13

CANAL DES CÈDRES

ETUDE

PAR

J. P. LANTIER, M. P.

CANAL DES CÈDRES

ETUDE

PAR

J. P. LANTIER, M. P.

J. O. FILTEAU & FRÈRE
27
LIBRAIRES
Rue Buade,
QUEBEC.

LE CANAL DES CÈDRES.

—:o:—

La législature ayant à s'occuper durant ce parlement de l'amélioration de la navigation du St. Laurent, j'ai saisi cette occasion pour engager l'exécutif et la législature à réparer l'erreur de 1842, et pour continuer le travail de mon prédécesseur afin d'obtenir qu'un canal fût fait sur le côté nord du St. Laurent depuis la baie des Cascades jusqu'au Côteau Landing. Il me suffit de rappeler le nombre de requêtes présentées à la législature, surtout l'importance des noms qui couvrent ces requêtes, et l'approbation de la presse, pour faire comprendre que si jamais un projet d'amélioration publique a été bien reçu et approuvé par le public et par la haute classe commerciale, c'est bien assurément le projet d'un canal sur la rive nord du Saint Laurent. Nous avons trente ans d'expérience pour prouver aux projeteurs du canal de Beauharnois que le choix de la rive sud a été une grande erreur. Et nous avons les rapports de tous les commissaires des travaux publics depuis 1846 et de leurs ingénieurs pour démolir pièce à pièce, de la manière la plus évidente, la théorie sur laquelle la ligne du sud a été adoptée.

L'historique du choix de la rive sud comme local pour y construire un canal pour relier les eaux du lac St. Louis et du lac St. François, est la page la plus sale de notre histoire parlementaire.

Ce choix est dû à une intrigue préparée à Londres entre les acquéreurs de la seigneurie de Beauharnois, sous le nom d'*Irish Colonisation Society*, les anciens propriétaires, et l'Hon. Poulet Thomson, depuis Lord Sydenham, allié aux deux parties contractantes ; et toute cette affaire fut *brassée* dans le pre-

mier parlement du Canada-Uni par M. Wakefield. Les intérêts publics furent mis de côté, l'opinion publique fut méprisée, la législature et l'exécutif trompés et entrainés dans une fausse démarche. Toutes les représentations, les requêtes, les témoignages d'hommes compétents, qui condamnaient le choix de la rive sud, et indiquaient la rive nord du St. Laurent comme le local le plus avantageux, furent méprisés et mis de coté. L'exécutif subissait l'influence de Lord Sydenham, et la représentation nationale n'avait pas alors la force ni l'énergie non plus que l'expérience qu'elle a acquises depuis. Nous sortions de tout le tumulte des troubles de 37 et 38, nous venions de sortir du règne militaire. Les élections du Bas-Canada avaient été remportées par la violence dans l'intérêt du pouvoir. La représentation subissait le joug du Bureau Colonial, et les volontés de son représentant. Ce fut sous le concours de toutes ces circonstances que l'exécutif fit choix de la rive sud, et que la législature vota pour approuver le gouvernement.

Pour la première fois dans notre histoire parlementaire, et j'aime à le croire pour la dernière fois, nous avons vu le représentant de la souveraine venir devant les chambres et leur tenir le langage extraordinaire que je lis dans le message officiel du 20 août 1841. Après avoir parlé de l'amélioration de la navigation du Saint Laurent, de la nécessité de faire un emprunt pour faire face à ces dépenses, Lord Sydenham disait clairement qu'il y avait des capitalistes en Angleterre intéressés à promouvoir ces travaux et spécialement à voir la communication entre le lac St. Louis et le lac St. François *établie sur le côté sud de la rivière St. Laurent*; et que lui (le Gouverneur-Général) avait raison d'espérer que de l'assistance pour obtenir de l'argent à un taux d'intérêt *réduit serait donnée sur cette condition.* C'était là, en Canada, le commencement de toute cette affaire, et le mot d'ordre donné aux subalternes de ne rien épargner pour faire réussir cette intrigue, qui avait déjà été préparée à Londres. L'intention de Lord Sydenham fut bien comprise et rien ne fut épargné pour

mettre à exécution le désir qu'il venait de manifester en plein parlement.

M. Stevenson en 1834, et Messieurs Stevenson et Baird en 1835, avaient été employés par l'agent des seigneurs de Beauharnois pour faire une exploration sur la rive sud du St. Laurent, et pour préparer les plans pour la construction d'nn canal sur ce côté, afin de relier le lac St. Louis avec le lac St. François. Leur rapports contenaient une description fantaisiste du local, des ports d'entrée et de sortie, des facilités de construction. Tous les défauts du local, l'existence de bancs de pierre dans le lit du canal proposé, le manque d'eau à l'extrémité ouest, étaient des faits qui leur étaient complètement inconnus ; après avoir fait, suivant eux, un examen sérieux et scientifique de tout le local, non-seulement ils ignoraient toutes ces choses, mais bien plus leurs rapports constataient tout le contraire. La coterie qui voulait faire réussir ce projet s'adressa à la législature du Bas-Canada, qui, bien renseignée sur la valeur de ces rapports, et sur l'état actuel des choses, refusa de s'en occuper. Les rapports de l'exploration hydrographique de Messieurs Thompson et Larue vinrent éclairer l'opinion, et ce projet jugé avec raison comme incapable de produire le résultat désiré fut abandonné jusqu'à l'époque de l'union des deux provinces du Haut et du Bas-Canada. Les seigneurs de Beauharnois étaient alors tout puissants dans le Bureau Colonial et dans la province. L'importance de cette amélioration sur le front de leur seigneurie leur fit faire les plus grands efforts pour réussir. On vient de voir la part que Lord Sydenham joua dans cette affaire Le reste fut laissé aux agents subalternes. Le nom de M. Wakefield est resté attaché à cette affaire, comme l'organisateur principal de toute les intrigues qui furent mises en jeu, de tous les moyens employés pour faire réussir le projet.

En 1841, la législature du Canada Uni votait une somme d'argent pour la construction des canaux sur le Saint-Laurent. Une somme de $1,023,600, était affectée pour la construction d'un canal entre le lac St. Louis et le lac St. François,

mais cette estimation était basée sur un projet de trois sections de canaux sur la rive nord, préparé par M. Mills en 1834. Nous voyons cependant que le 17 février 1842, M. Keefer, ingénieur des travaux publics, disait, dans un rapport, qu'ayant examiné les différents projets de canaux proposés sur les deux côtes du fleuve, il trouvait que le canal intérieur que M. Stevenson avait proposé, en 1845, de construire sur la rive sud, était très-judicieux, et offrait plusieurs avantages. Sans attendre l'action ultérieure de la législature, dans la crainte sans doute d'être dérangé, dans la prévision que la législature serait appelée, à la session prochaine, à examiner toute cette affaire, qui attirait l'attention publique, que la presse commentait librement, et qu'elle condamnait unanimement, on se hâta d'engager des travailleurs, sans même attendre que des contrats fussent donnés. Un emprunt temporaire fut fait à la Banque de la Cité pour payer ces dépenses.

M. Simpson, député du comté de Vaudreuil, protesta énergiquement contre le choix inattendu et intempestif de la rive sud, contre les moyens que l'on employait pour entraîner la législature dans cette fause démarche, contre la hâte de l'exécutif. Il demandait que cette affaire fût référée à la législature avant qu'un choix fut fait ; il indiquait tous les défauts de la rive sud, et proposait que le canal fût construit sur la rive nord.

Ce protêt fut référé à M. Killaly, alors commissaire des travaux publics, qui fit sa réponse le 1er août 1842.

Il n'était pas à présumer que M. Killaly désavouerait son propre ouvrage, le premier rapport qu'il avait déjà fait sur le canal de Beauharnais ; c'était l'accusé qui jugeait l'accusation portée contre lui, et contre ceux qui s'étaient rendus comme lui les instruments de volontés supérieures. Dans sa réponse au protêt de M. Simpson, M. Killaly renchérit sur son précédent rapport ; il prit le ton de l'innocence accusée, du mérite transcendant méconnu ; il fit un effort pour jeter le ridicule sur tous ceux qui ne pensaient pas comme lui, sur

ceux qui avaient recommandé le canal sur la rive nord, sur Messieurs Simpson et Harwood qui avaient dénoncé les manœuvres des projeteurs du canal de Beauharnais.

M. Casey, ingénieur de mérite, qui avait fait une exploration toute récente sur la rive Nord à la demande de Messieurs Hardwood et Simpson, afin de les mettre en état de réfuter les assertions de Messieurs Killaly et Keefer, fut plus particulièrement l'objet de leurs attaques.

Dans sa réponse, M. Killaly fait un examen des explorations antérieures faites sur le côté nord, et les juge à son point de vue. Il réitère l'éloge qu'il avait fait de la route Sud, des explorations que les seigneurs de Beauharnois y avaient fait faire, et qu'il avait déjà approuvées. Comme on devait s'y attendre, il persista dans sa première opinion. M. Killaly déclare dans son rapport que la côte Sud possèdait tous les avantages requis pour y construire un canal de première classe ; qu'il y avait à chaque extrémité des ports magnifiques avec toute la profondeur d'eau suffisante ; qu'il y aurait à l'extrémité ouest trois chenaux communiquant aux eaux profondes du Lac St. François, de six cents à douze cents pieds de largeur chacun, avec une profondeur de dix à vingt pieds d'eau. Il ne signale que deux petites battures qui semblent ne s'y trouver tout exprès que pour placer des quais ou des phares. Le fond de tous ces chenaux était de glaise. Il ne devait se trouver de pierre, dans le lit du canal projeté, que là où les écluses devaient être construites, et ces lits de pierre s'y trouvaient presque providentiellement. Il n'y aurait pas besoin de déversoirs-régulateurs, car le canal se trouvait audessus et indépendant des cours d'eau qui devaient en traverser la ligne. La terre se trouvait meilleure possible pour faire les côtés du canal: et toute cette merveille, en la plaçant sur le côté du fleuve que M. Killaly disait être le plus avantageux, ne devait coûter que $1,023,600. Pour cette somme tout devait être fait. Les terrains coupés par le canal devaient être donnés par les propriétaires. Le canal, les ports, les entrées du canal aux deux extrémités, les mai-

ons et autres bâtisses nécessaires, devaient être cons sans plus de dépenses.

Le projet du canal du nord était tourné en ridicule, et ceux qui eurent le courage de protester contre le système de déception qui se pratiquait, furent traités sans égard et du haut de toute la grandeur du pouvoir du jour. Toute cette affaire fut portée devant la législature à la session de 1842. Une longue enquête fut faite. La vérité sortit de cette enquête, qui révéla le fonds de cette odieuse et sale intrigue.

Le comité, composé d'une grande majorité favorable aux vues du pouvoir, était si bien convaincu de toute l'erreur du choix de la rive nord qu'il ne put se résoudre à faire un rapport approuvant le *job* de Beauharnois ; il se contenta, après avoir attendu jusqu'à la fin de la session, de rapporter les témoignages pris et les documents reçus devant le comité. Tous les moyens avaient été mis en œuvre pour soustraire à la connaissance de la législature, du comité et du public, toutes les difficultés et les obstacles de la route sud, et pour couvrir toute cette affaire du voile du mystère. Il avait fallu toute la persévérance de MM. Harwood et Simpson pour débrouiller ce chaos d'intrigues et l'exposer devant un comité qui avait mis toutes sortes d'entraves à l'enquête, et qui attendit, comme dernière ressource, jusqu'à la fin de la session pour faire le semblant de rapport qui terminait ses procédés. Il devenait alors impossible à la législature de s'occuper de cette affaire à cette période de la session. Les projeteurs du canal de Beauharnois pouvaient pousser les travaux, sans craindre l'intervention de la législature jusqu'à la session suivante, donner les contrats, accumuler les engagements du gouvernement, qu'ils savaient d'avance disposé à se prêter à leurs plans, et placer la législature dans l'embarras de choisir la ligne de conduite qu'elle devait tenir. Les contrats furent donnés, l'ouvrage continua, et dans l'automne de 1845 on fit rapport que le canal était prêt pour la navigation.

En faisant l'examen de tous les faits qui se sont placés devant le comité d'enquête, de la preuve qui y a été faite par

les ingénieurs et les autres témoins, et en examinant d'une manière impartiale la valeur de ces faits et de ces témoignages, nous comprendrons que d'un côté M. Killaly et les autres ingénieurs sur les opinions desquels il s'est appuyé pour essayer à justifier le choix de la rive sud, étaient les véritables accusés devant le comité, qu'ils n'y ont offert que leurs propres opinions déjà connues, les témoignages des employés et contracteurs des travaux publics qui dépendaient d'eux et le témoignage de personnes intéressées au succès du canal de Beauharnois, que toutes les assertions, tous les faits indiqués, mis en avant et soutenus par eux et leurs témoins ont été désavoués par d'autres témoins entendus devant le comité ; par l'expérience de tous les jours depuis trente ans ; par les plaintes du commerce ; par les rapports des travaux publics qui parlent des obstacles insurmontables niés dans les rapports de MM. Killaly et autres ; par les protestations qui se sont élévées du sein du parlement et dans la presse ; par les plaintes des plus grandes maisons intéressées dans le commerce du St.-Laurent, contenues dans les requêtes qui ont été présentées durant cette session.

En revanche ceux qui ont dénoncé les intrigues des promoteurs du canal de Beauharnois, qui avaient demandé cette enquête et avaient exposé tous les désavantages de la rive sud du Saint-Laurent, prouvèrent toute la vérité de leurs allégués par les rapports d'ingénieurs désintéressés, par les témoignages de pilotes d'une longue expérience sur les deux lacs St. François et St. Louis. Et tous les faits que notre expérience nous a enseignés depuis trente ans sur le canal de Beauharnois sont là pour justifier ceux qui se sont opposés à la construction de ce canal, et prouver que leurs prévisions se sont réalisées.

On avait promis qu'il y aurait une entrée unique et sans pareille à la partie est, que la glace dans cet endroit exposée au reflux du rapide des Cascades ne causerait jamais de dégats ni d'obstacles. Et il a fallu y faire des travaux dispendieux, la glace s'y amasse le printemps en masses énormes

et y cause de grands dégats. Voici ce que m'écrivait, il y a qnelques jours, un homme d'expérience qui a résidé longtemps dans le voisinage, qui a eu tous les moyens de se renseigner :

" La jettée qui protège l'entrée du canal (en bas) sur le côté nord (du canal) est bâtie ou placée en biais sur le courant du fleuve, de sorte que la glace descendant vient s'échouer sur la jettée nord, où elle forme des masses d'une hauteur énorme, brisant tout ce qui lui fait obstacle ; dans le mois de mars 1871, la glace y était amoncelée de telle sorte qu'elle formait une montagne de glace ; ce n'est qu'à la fin d'avril qu'on put constater que toute la superstructure du quai avait été emportée. "

On avait promis qu'il n'y aurait jamais besoin de deversoirs régulateurs. Il a fallu cependant dépenser de grandes sommes pour en faire, et cela très peu de temps après que le canal fut ouvert. Il ne devait y avoir de pierre dans le lit du canal que là où les écluses devaient être placées ; et il a fallu creuser un tiers du canal dans le roc vif. Il devait y avoir à l'extrémité ouest, entre le lac St. Francois et le bout du canal, trois chenaux de 600 à 1200 pieds de largeur chacun avec une profondeur d'eau de douze à vingt pieds, sans obstructions : nous avons construit des chaussées et des digues pour barrer une partie du fleuve, afin de faire refluer l'eau, et d'en augmenter la profondeur ; nous avons inondé une partie des terres sur le front des comtés de Huntingdon, Glengarry, Beauharnois et Soulanges.

Nous avons payé des sommes immenses pour les dommages causés par ces inondations, nous avons employé des cure-môles pour creuser dans cette extrémité ouest, nous y avons dépensé des sommes énormes, et au lieu des trois chenaux de 600 à 1200 pieds de largeur, et d'une profondeur de 12 à 20 pieds, nous avons à peine un seul chenal très étroit, tortueux, difficile à naviguer, qui n'est pas encore assez profond pour porter un vaisseau tirant huit pieds d'eau. La communication depuis le bout du canal au lac St. Louis de-

vait être providentiellement à l'abri de tous les vents ; mais l'expérience d'alors comme d'aujourd'hui nous a appris qu'il faut un remorqueur pour y faire entrer les vaisseaux à voile, et les en faire sortir, afin qu'ils ne fassent pas naufrage sur les récifs voisins. Le fond de tous ces chenaux devait être de glaise, et les ingénieurs nous disent et l'expérience des navigateurs nous apprend que le fond est composé de gros cailloux superposés sur un lit de roc solide, qu'il n'y a de glaise que ce que le courant y a amenée et déposée entre les cailloux. L'efficacité du canal devait être égale sinon supérieure à celle d'aucun autre canal ; et cependant le canal de Beauharnois a perdu 174 jours de fonctionnement depuis 1846 à 1867, en prenant pour point de comparaison le fonctionnement du canal de Cornwall, situé à 33 milles en haut du canal de Beauharnois, (1) et montre un temps de fonctionnement inférieur à celui de Lachine, en tenant compte du temps perdu par le canal de Lachine à cause de la construction du canal de l'Aqueduc de Montréal, et par suite des accidents, des travaux de réparations ou d'agrandissement.

Le canal de Beauharnois ne devait coûter que $1,023,600 et pour cette somme tout devait être fait, et même il devait y avoir un surplus. Nous avons dépensé, comme somme chargée au capital, à part de tout ce que nous avons dépensé pour réparation et détails accessoires, $1,700,000, le payement des dommages causés par l'inondation compris.

Chaque printemps, le lit du canal peut être prêt pour la navigation avant que la glace soit partie entre l'extrémité ouest et le lac St. François ; car la glace y séjourne longtemps après le départ de la glace du lac, si des moyens artificiels ne sont pas pris pour faire un chenal, comme aussi chaque automne cette extrémité ouest est fermée par la glace et le fonctionnement du canal arrêté bien avant que les autres canaux aient cessé de fonctionner. L'automne dernier un vaisseau chargé pour le compte de M. Howland, de Toronto, se rendit au chenal qui communique du lac St. François au

(1) Voir Appendice.

canal de Beauharnois, afin de prendre le canal pour descendre, et comme le chenal était fermé par la glace il a fallu alors remonter le vaisseau avec sa charge, en passant par les canaux, à l'ouest, jusqu'à Prescott, et envoyer de là le chargement par le Grand-Tronc. Le 19 avril dernier, la glace est partie au Côteau Landing et sur le lac St. François; mais l'entrée ou chenal ouest du canal de Beauharnois est restée fermé par une glace solide, épaisse de dix-huit pouces, sur laquelle a pu passer en toute sureté, Charles O. Pease, préfet du comté de Soulanges, accompagné de six hommes et du courier de la malle. Le correspondant que j'ai cité plus haut m'écrit: " l'extrémité ouest du canal est fermée plutôt qu'à tout autre canal; les premiers froids s'y faisant vivement sentir, parce que l'eau dans cet endroit, pour une longue distance, est comme une eau morte, ne sentant aucun courant, ce qui fait que la glace prenant une forte épaisseur durant l'hiver, il n'y a qu'un soleil ardent qui puisse la faire disparaitre; aussi le canal est-il toujours prêt pour la navigation avant que la glace de l'extrémité ouest soit disparue. Il est arrivé assez souvent que des barges aient éprouvé des avaries pour cette raison."

Le canal de Beauharnois est la plus grande faute administrative depuis l'acte d'union; il n'y a pas, dans ce pays, un autre fait qui montre une fraude, une déception semblable, un pareil abus de l'influence officielle, de la confiance publique.

Au reste il était de notoriété publique que le choix de la rive sud n'offrait pas les avantages fabuleux que contenait le rapport des commissaires des travaux publics, qu'il n'y avait pas trois chenaux de six cents à douze cents pieds de largeur avec une profondeur de 12 à 20 pieds avec un fond de glaise. Les habitants du comté de Vaudreuil [Vaudreuil et Soulanlanges] connaissaient tout ce qu'il y avait d'erroné dans ces rapports, et ils le savaient d'autant mieux que la législature du Bas Canada avait déjà rejeté ce projet du canal de Beauharnois après s'être renseignée sur ces défauts qui lui avaient

été signalés. La requête de G. Beaudet et autres du comté de Vaudreuil, signalait tous ces détails et en fournissait la preuve.

Personne ne connaissait mieux que MM. Killaly et Keefer toute la valeur des allégués de la requête de M. Beaudet et autres pétitionnaires, toute la force de la censure qu'elle exprimait, et combien tous les faits cités dans cette requête étaient fondés. Ils comprenaient trop bien tout le danger dans lequel ils se trouvaient pour ne pas mettre en jeu toutes leurs ressources afin de détruire cet obstacle inattendu qui se présentait devant eux. Ils se sentaient protégés par l'exécutif, par la majorité du comité liée à la politique du gouvernement. Ce comité d'enquête était leur juge, c'était devant ce tribunal qu'ils devaient être jugés, et encore plus qu'eux les actes du gouvernement.

Le grand point à gagner était d'empêcher la législature de faire faire une exploration par un ingénieur désentéressé qui aurait justifié les pétitionaires.

Il résultait néanmoins de toute cette enquête que les pétitionnaires avaient fait une preuve complète de tout le contenu de leur requête, que les ingénieurs n'avaient rien fait pour réfuter cette preuve, n'avaient pas même essayé à faire une preuvre contraire, autrement que par leurs propres opinions et leurs rapports.

Le parlement était sur le point d'être prorogé, le temps du comité s'était écoulé sans produire aucun résultat pratique ; aucune décision ne fut prononcée, le comité se contenta de rapporter à la chambre la preuve et les documents qui avaient été placés devant lui. Voici ce que nous lisons dans le raport du comité : " Que le comité se trouve incapable de former aucune opinion concluante, à cause de la nature particulière de l'enquête, et des déclarations contradictoires des hommes tant pratiques que de science dont les opinions ont été entendues ou interpellées dans le cours de ces recherches ; qu'attendu ces circonstances, la terminaison de toutes les autres affaires de la législature, et la prorogation qui va avoir

lieu immédiatement, votre comité a résolu de clore ses procédés et de faire rapport des témoignages et des documents qui sont devant lui, et sans exprimer d'opinion à leur égard, il les soumet à votre chambre. "

Les projetteurs du canal de Beauharnois avaient réussi, sinon à empêcher toute l'enquête, du moins à empêcher que la question fut soumise à l'examen d'un ingénieur désintéressé. Ils n'y avait plus rien pour les arrêter, et l'ouvrage continua. MM. Killaly et Keefer ont vécu assez longtemps pour voir toutes leurs assertions désavouées par les faits que notre expérience nous a appris, et pour entendre toute cette affaire traité de *job* en plein parlement par l'un des membres du gouvernement, par Sir George E. Cartier lui-même. Et j'espère qu'ils vivront assez pour voir toute cette erreur, autant au moins qu'il est possible de le faire à présent, réparée par le gouvernement actuel, et cela avant longtemps.

Supposons maintenant que nous sommes là devant ce comité, et que nous assistons à cette scène. Nous voyons d'un côté tout ce que l'astuce et la ruse de M. Wakefield ont préparé de moyens pour tromper la législature, pour faire réussir ses intrigues. Les faits les plus erronés sont mis en avant par ceux mêmes qui, par devoir officiel, par leur position, étaient obligés en conscience et en honneur d'agir avec la plus honorable impartialité. D'un autre côté, nous voyons de simples particuliers, que le sentiment d'indignation, à la vue de tant de manvaise foi, avait pu seul conduire devant la législature, pour s'acquitter d'un devoir public, lui faire connaître la vérité, avertir la représentation nationale de l'erreur dans laquelle elle était entraînée, exposer toute la vérité. Et nous comprendrons ce que durent penser ces dignes citoyens lorsqu'ils apprirent le résultat de cette enquête.

* * *

La construction d'un canal sur le côté nord du Saint Laurent, depuis les Cascades au Côteau Landing, résultera tout naturellement de trois causes. La première de ces causes

est le besoin du commerce qui le demande par ses requêtes. Le commerce a depuis longtemps compris que le canal Beauharnois avait été une grande erreur. Les propriétaires de vaisseaux, les gens d'affaires, ceux qui sont intéressés dans le commerce et dans la navigation sur le Saint Laurent, les agents et directeurs des compagnie d'assurance, ont compris qu'ils devaient profiter de l'occasion qui se présentait pour faire entendre leurs plaintes et demander que l'erreur de 1842 fût réparée en construisant un canal sur la rive nord, afin d'avoir sur cette partie du St. Laurent un canal égal en efficacité à nos autres canaux. Les noms qni couvrent la requête demandant la construction du canal sur la rive nord, que j'ai eu l'honneur de placer devant la législature, représentent les dix neuf vingtièmes de tout le tonnage du haut Saint Laurent. Il est impossible d'offrir, en faveur d'une grande mesure d'intérêt public, un concours plus unanime, une opinion plus fortement prononcée, venant de personnes plus influentes, mieux en état de juger, et présentant de meilleurs arguments.

La seconde cause est l'obligation de relier le lac St. Louis avec le lac St. François, dans l'endroit le plus avantageux, offrant le moins d'obstacles et le plus d'avantages à la navigation, donnant les meilleurs ports d'entrée et de sortie, la plus grande profondeur d'eau, en ligne la plus directe avec les chenaux de navigation sur ces lacs.

La troisième cause est l'impossibilité d'accomplir sur le côté sud, d'une manière satisfaisante, sans s'exposer à des inconvénients de la plus grande gravité et à des frais énormes, le travail d'amélioration à cette partie du fleuve que le grand commerce demande. Il y a sur le coté nord du lac St. François depuis Cornwall jusqu'au Côteau Landing, un chenal droit, continu, sans obstructions, qui se prolonge jusqu'à l'endroit même où serait l'entrée ouest du canal projeté, dont la moindre profondeur est de 18 pieds et la largeur plus que suffisante pour tous les besoins de la navigation. Le port du Côteau Landing est reconnu depuis bien des

années comme un port magnifique. La baie des Cascades est l'un des plus beaux ports du Canada, et est formé par une branche de la rivière Ottawa et par l'extension, vers l'ouest, du Lac St. Louis entre la Pointe des Cascades d'un côté et l'Ile Perrot de l'autre, avec toute la profondeur d'eau suffisante.

La côte nord n'offre aucune difficulté pour le creusage d'un canal ; le ravin de Chamberry en fournit une grande partie, à peu près faite. Pour faire sur le côté sud un canal qui suffirait aux besoins du commerce, et qui serait sur un pied d'égalité sous tous les rapports, autant au moins que le local pourrait le permettre, avec les autres canaux du St. Laurent, il faudrait avant toute autre chose creuser un chenal sur le côté sud du lac St. François, et créer une voie de communication entre ce chenal et l'entrée supérieure du canal de Beauharnois : car lors même qu'il y aurait 12 pieds d'eau sur les seuils des écluses du canal, s'il n'y a pas une profondeur d'eau suffisante aux deux bouts, ce canal ne pourra recevoir que les vaisseaux qui pourront y arriver et qui n'auront pas un tirant d'eau plus considérable que la profondeur de l'eau dans les chenaux qui y communiquent.

C'est un fait reconnu et prouvé par l'expérience des navigateurs, que le niveau du lit du canal de Beauharnois et le niveau du seuil des écluses sont plus bas que le lit de l'entrée supérieure communiquant au Lac St. François. De là le fait que les vaisseaux qui pourraient naviguer dans le canal, s'ils y étaient une fois placés, ne peuvent pas y arriver du Lac St. François, et ne peuvent pas en sortir par l'extrémité ouest, s'ils sont entrés par l'extrémité est.

C'est encore pour cette raison que des vaisseaux qui peuvent passer par les canaux de Lachine et de Cornwall, dont les entrées sont plus profondes que les lits de ces canaux et que les seuils de leurs écluses, ne peuvent pas arriver dans le canal de Beauharnois avec un tirant d'eau égal, quoiqu'il y ait quelquefois moins d'eau sur les seuils des écluses des canaux de Lachine et Cornwall qu'à Beauharnois.

La continuation du canal jusqu'à Hungry Bay ne remédiera pas à cet inconvenient. Car il restera toujours la nécessité d'avoir une voie de communication pour y arriver, et de créer un chenal sur le côté sud du Lac St. François, depuis Hungry Bay, à travers les bas-fonds et les battures, jusqu'en haut de St. Anicet. Et si l'on tient compte du fait que pour naviguer sur un lac, en sûreté par tous les temps, un vaisseau tirant douze pieds d'eau demande une profondeur d'au moins quinze pieds et une largeur d'au moins quatre cents pieds, on peut se former une idée approximative de la somme de cette dépense; outre le coût de l'allongement du canal, de sa reconstruction avec des écluses de 270 pieds de long, le creusage additionnel du fond du canal, le creusage dans la partie est pour faire un chenal jusqu'aux eaux navigables du Lac St. Louis, le creusage dans la partie ouest, du chenal dans la partie ouest, si le gouvernement prenait le parti de se servir de la voie actuelle de communication entre le bout du canal et le Lac St. François. Ajoutez à cela qu'il faudra faire tout ce travail durant l'hiver, et que le seul moyen de le faire l'été, sans arrêter la navigation, serait de construire de nouvelles écluses à côté des anciennes, et tous les travaux nouveaux qui s'y rattachent; et la première pensée qui se présentera sera assurément qu'il vaut mieux construire un nouveau canal sur la rive nord, que d'encourir toutes ces dépenses, s'exposer à tous les inconvénients de cette route pour l'avenir.

Le grand commerce comprenait si bien tous ces faits, qu'il a demandé d'une voix unanime à la législature de construire le canal sur la rive nord.

Les projeteurs du canal de Beauharnois avaient tout uniment pensé que pour ouvrir une voie de communication entre les lacs St. Louis et St. François, il ne fallait que creuser un canal dans les terres, sans s'occuper d'avoir un moyen suffisant pour y faire arriver un vaisseau, ou pour l'en faire sortir. Le commerce a pensé autrement et a agi d'après ce que son expérience lui a enseigné.

Mais je ne comprends pas qu'il ait été si facile d'alarmer les habitants du comté de Beauharnois au sujet de la construction d'un canal sur la rive nord. Et je comprends encore moins comment il peut se faire que la réflexion ne soit pas venue depuis longtemps leur faire voir que la construction de ce canal ne peut leur causer le moindre tort. Le passage d'un vaisseau dans un canal ne peut pas enrichir ceux qui le voient passer, non plus que ceux dont les terres sont coupées par la ligne du canal. La création des pouvoirs d'eau, l'établissement de moulins, de manufactures, sur le canal de Beauharnois, ont été les véritables causes de la prospérité et du progrès que l'on remarque à présent dans cette partie de la rive Sud. Pour justifier les appréhensions que l'on cherche à entretenir dans l'esprit des gens de la côte Sud, que la valeur de leurs propriétés baisserait, que leurs moulins et leurs manufactures perdraient leur importance, comme conséquence de la construction d'un canal sur la rive Nord, il faudrait supposer que le gouvernement abandonnerait le canal de Beauharnois complètement. Assurément que dans un temps où la législature s'occupe aussi activement des moyens à prendre pour faciliter la navigation du St. Laurent, et lorsque le commerce de transit prend des proportions si grandes, il serait facile de prévoir que le canal de Beauharnois restât utile. Que les personnes qui prennent intérêt à la prospérité de la côte sud considèrent tout le parti que l'on peut tirer de l'eau de leur canal, de la position des écluses pour établir des pouvoirs d'eau, et elles verront que du moment qu'un canal sera bâti sur la côte Nord, la nécessité d'utiliser le surplus de l'eau du canal du Sud, dans le but d'accroître le revenu, engagera le gouvernement à créer de nouveaux pouvoirs d'eau le long du canal de Beauharnois.

* * *

Examinons à présent ce que nous apprennent les documents officiels de la législature, afin de convaincre le lecteur que je n'avance rien de trop. Le rapport du bureau

des travaux publics pour 1867, contient un résumé très complet de notre système de canaux, et de l'historique de leur construction. En parlant du canal de Beauharnois (page 15 du rapport, copie française) l'Hon. Commissaire dit : " Les travaux de ce canal (construction) furent terminés avant la clôture de la navigation 1845. Peu de temps après leur achèvement, on fit rapport que l'entrée supérieure du canal était défectueuse ; le chenal qui y conduisait était tortueux, et n'avait que huit pieds d'eau pendant l'été ; le courant de cette partie du fleuve était de quatre milles à l'heure, et n'était pas en ligne directe avec le chenal, mais le traversait en certains endroits, ce qui exposait les navires à être entraînés sur des bas fonds.

" Pour remédier à ces inconvénients, il fut construit deux barrages, l'un de 627 pieds, s'étendant de la terre ferme à la grande Isle, et l'autre de 792, s'étendant de cette Isle à l'isle aux Chats. Ces barrages furent terminés en 1850. En 1852, 53, et 54 des déversoirs régulateurs furent construits à chacune des écluses.

" Une digue d'environ cinq milles de longueur, destinée à empêcher l'inondation des terres situées sur la rive sud du lac St. François, à la tête du canal, fut terminée en 1856.

(Pages 16). " Les habitants des bords du lac se plaignirent que les barrages construits à la tête du canal avaient fait submerger leurs terres, et ils ont à différentes reprises demandé et obtenu des indemnités. "

Il n'est pas possible de formuler un désaveu plus prononcé des allégués sur lesquels était fondée la partie la plus importante de la théorie du canal de Beauharnois. S'il y avait eu, comme on l'avait dit et écrit, trois chenaux de 600 à 1200 pieds de large, avec une profondeur de 12 à 20 pieds, nous ne lirions pas qu'il n'y avait qu'un seul chenal étroit, tortueux, avec huit pieds d'eau. Si tout ce qu'avaient dit et écrit MM. Killaly & Cie., avait été vrai, si tout ce qu'ils avaient promis s'était réalisé, le courant n'aurait pas été de quatre milles à l'heure, l'entrée du canal n'aurait pas été trouvée

défectueuse, il n'aurait pas été nécessaire de construire les digues et les chaussées, de payer les dommages pour toutes les terres inondées. Le rapport du bureau des travaux publics pour l'année finissant en Juillet 1847 justifie tout ce que contient le rapport général de 1867. Quant à l'entrée du canal, et à la nécessité des déversoirs, le rapport dit que l'entrée d'en haut du canal est encore insuffisante ; le chenal est croche (crooked) et il faudra une dépense considérable pour l'améliorer. Les commissaires font placer des bouées pour marquer clairement le chenal. Ils croient de leur devoir de représenter que dans leur opinion il pourrait être trouvé nécessaire d'adopter quelque moyen pour arrêter le courant, afin de rendre l'entrée (ouest) parfaitement sûre pour les différentes sortes de vaisseaux qui sans doute fréquenteront ce canal. La direction du courant, qui dans cette place est d'environ quatre milles à l'heure, coupe le chenal. Le rapport recommande la construction d'une digue depuis le canal jusqu'à l'Isle en haut, distance, dit le rapport, de plus de 2,000 pieds, et la somme de cette dépense est portée à au moins $40,000, et les commissaires ajoutent qu'ils ont mentionné la nécessité probable de cette dépense en conséquence des plaintes réitérées qu'ils ont reçues de la part de plusieurs maîtres de vaisseaux, hommes d'expérience, contre l'état présent de l'entrée du canal, et sur la nécessité de contrôler le courant. Où étaient alors les trois chenaux de 600 à 1200 pieds avec 12 à 20 pied d'eau, l'entrée sûre, sans courant, le meilleur port possible ?

Le rapport pour 1847–48 insiste sur l'urgente nécessité d'améliorer l'entrée supérieure en enlevant les grosses pierres (boulders) qui obstruent le chenal ; il parle de la nécessité de construire un autre quai d'amarrage sur une batture près de celui déjà construit. Le courant est fort à cet endroit, et traverse le chenal, de sorte que les barges et autres embarcations qui peuvent être remorquées par un vapeur sont fréquemment jetées sur la batture. Le rapport parle du naufrage du vapeur *Magnet* en novembre précédent (1847) en frap-

pant sur un rocher près de cette place. (1) Les commissaires considèrent que cette entrée ne sera jamais parfaite sans la construction d'un quai d'amarrage, partant du canal, allant dans la direction du chenal vers le phare. Les opérations de la présente saison, dit le rapport, ont clairement démontré la nécessité de cette amélioration.

M. McIntyre (l'officier en charge) s'est assuré, au-delà de tout doute, que les grosses pierres sont charroyées par la glace depuis les battures et les autres points élévés dans le voisinage, et déposés dans le chenal chaque fois qu'une débâcle a lieu, et il est certain que tant que les immenses masses de glace ne seront pas forcées de descendre la rivière dans une autre direction, le chenal quoique nettoyé des boulders dans un temps, est exposé à être obstrué par d'autres boulders qui y seront apportés. Si ce rapport prouvait quelque chose, et il est bien certain qu'il mérite absolument d'être cru, il ne prouvait pas l'existence des trois chenaux de MM. Killaly, Keefer et autres avec un fond de glaise dans ces chenaux ; il ne prouvait pas qu'il n'y avait pas de battures, pas de récifs, que la navigation était sûre et sans dangers, et que cette entrée était sans défauts.

La première preuve que le coût de construction de ce canal avait été bien plus élevé que l'estimé soumis, vient dans le rapport de 1846. Et lorsque ce rapport était présenté, rien n'avait été fait à l'entrée supérieure. Ce rapport contient en même temps la première admission de l'existence des bancs de pierre dans le lit du canal ; car il explique que le surplus de la dépense a été occasionné surtout par l'excavation de 9000 verges de roc solide dans la section d'en bas et de 7585 verges dans la section est, et le rapport ajoute très naïvement que l'existence du roc solide dans ce canal n'était pas connue. N'aurait-il pas mieux valu dire de suite ce que chacun devait tout naturellement penser plus tard : que c'était connu, mais que la prudence avait engagé les promoteurs du canal à n'en pas parler ? La dépense faite était de £294,146,

(1) Voir Appendice.

outre une autre somme à payer de £17,397, et cela n'était que le commencement ; car plus tard il a fallu faire les digues, payer les dommages, faire la chaussée sur le côté sud, re creuser le canal, faire un chenal à l'extrémité ouest, vu qu'on ne put pas trouver les trois chenaux de M. Killaly.

Dans le rapport de 1849 nous trouvons la remarque significative suivante sur l'entrée ouest du canal : "que M. Keefer n'avait trouvé que huit pieds d'eau, et seulement sept pieds dans l'écluse de garde." Le rapport parle de nouveau de l'obligation " d'arrêter l'action du courant en construisant des digues qui peuvent seules obtenir ce résultat, et diminuer les dangers de la navigation dans l'entrée de ce canal, dans laquelle des avaries sont déjà arrivées, en conséquence des grosses pierres (boulders) qui sont dans le lit de cette entrée."

Comme les trois chenaux étaient subitement disparus, il n'est pas étonnant que la profondeur de l'eau fut ainsi baissée de douze et de vingt pieds à huit et à sept pieds. Dans le rapport de 1856 nous lisons ce qui suit : " Ce canal était prêt l'an dernier le 1er. mai ; mais en conséquence de la glace à son extrémité supérieure, aucun vaisseau ne put passer avant la soirée du trois mai." Le rapport fait allusion particulièrement à la mauvaise qualité du sol, dont sont formés les côtés du canal (banks) et qui fait des dépots dans le lit du canal, exigeant le service d'un cure-môle pour les enlever. Ce rapport dit : " en conséquence de la nature purement alumineuse du sol dont les côtés du canal sont formés, l'action de l'eau a causé l'accumulation de beaucoup de boue ; dans quelques endroits en assez grande quantité pour obstruer le passage des vaisseaux très chargés."

Dans le rapport de 1859 nous lisons que durant le printemps précédent, il fallut laisser écouler l'eau du canal afin d'enlever les éboulements de terre provenant des côtés du canal et les barrages que ces éboulements avaient causés ; mais qu'en conséquence de la glace qui était au fond du canal, ces travaux ne furent exécutés qu'imparfaitement. Le travail du cure-môle fut continué durant la plus grande

partie de l'été suivant, pour nettoyer le lit du canal d'une manière parfaite. Le rapport de 1858 nous apprend que beaucoup avait été fait durant l'été dernier, pour enlever les battures (shoals) et les dépôts dans le canal. Si le canal de Beauharnois était de nouveau préféré à la route nord, sans doute qu'il faudrait non seulement le creuser, mais aussi lui donner la largeur recommandée de 100 pieds. Il faudrait l'élargir de dix pieds chaque côté, faire de nouvelles berges, de nouveaux chemins de halage, ceux qui y sont à présent se trouvant détruits par l'élargissement, refaire en un mot les deux terrasses de chaque côté, et avec la même terre alumineuse qui fera de nouveaux barrages dans le canal. Si toutes ces difficultés ont été la cause de tant de dépenses pour la construction d'un canal de huit pieds ou de neuf pieds, que nous faudra-t-il donc y dépenser afin d'y faire passer des vaisseaux tirant douze pieds.

Lorsque le rapport de 1859 fut présenté les digues avaient été construites. L'eau avait reflué sur le lac St François, les terres étaient inondées, il fallait payer les dommages. Le rapport de 1859 attire l'atention du gouvernement sur les demandes de dommages. Et cependant la construction des digues ne suffisait pas encore pour mettre dans ce canal sans pareil l'eau qu'il fallait y mettre. Dans le rapport de 1860 la modeste somme de $150,000 fut demandée pour creuser le canal.

Dans le rapport de 1862 on trouve la mention d'un fait semblable à ce qui se passe cette année : le lit du canal était prêt le 24 Avril, mais, dit le rapport, ce ne fut que cinq jours après que les vaisseaux purent y arriver en passant à travers la glace qui s'était accumulée dans la baie à la tête du canal.

Le rapport de 1863 constate le fait qu'à l'écluse No. 6, il n'y avait fréquemment que 10 pieds d'eau durant les mois d'automne. Le rapport de 1864 fait de nouveau allusion à l'action de la glace en haut du canal, et dit que le canal était près pour le 24 avril, mais que ce ne fut que cinq jours après, que les vaisseaux réussirent à se frayer un chemin à travers

les glaces. Dans le rapport de 1865 on voit une autre allusion aux inondations, et au défaut de moyens de recevoir les vaisseaux à l'entrée du canal. Il y est dit aussi que la glace prend plus vite l'automne, et séjourne plus longtemps le printemps, dans la baie à la tête du canal, à cause de l'eau calme, que dans l'entrée supérieure de tout autre canal. Et ce fait est confirmé par ce qui se passe cette année ; la glace avait encore 18 pouces d'épaisseur dans cet endroit lorsqu'elle était déjà partie sur le lac St. François et au Côteau Landing depuis dix jours, et qu'une barge avait descendue les rapides du Côteau pour aller se charger de bois, venant du haut de la paroisse de St Zotique, à six milles à l'ouest du Côteau Landing : et cependant on a répété à satiété depuis trente deux ans que la glace restait au Côteau Landing jusqu'au milieu de mai. Quant à la baie des Cascades, d'où la glace est partie avant même qu'elle fut partie du lac St. Louis, ainsi qu'il arrive tous les ans, on y avait mis des montagnes de glace, des bancs de glace, qui n'ont jamais existé que dans les imaginations de ceux qui tracent ces choses avec leurs plumes tout comme ils écriraient toute autre chose qui pourraient servir les fins qu'ils se proposent d'obtenir.

La baie des Cascades a été libre environ deux jours après la débâcle du lac St. François. Ces faits qui sont les faits de tous les ans, qui n'ont jamais été autrement, ont été particulièrement remarqués cette année, et sont prouvés de la manière la plus claire. Dans le rapport de 1864 on lit ce qui suit : " Ce canal est le seul qui soit placé sur le côté sud du St. Laurent. Il est traversé par un grand nombre de ponts tournants, lesquels, avec les longues jettés sur les deux côtés de l'entrée supérieure, augmentent considérablement les frais du maintien."

* * *

Examinons maintenant quelques objections soulevées contre le fonctionnement d'autres canaux, la hauteur de l'eau au canal de Cornwall, et le temps de fonctionnement du canal de Lachine.

Il peut y avoir moins d'épaisseur d'eau dans les écluses du canal de Cornwall que dans celui de Beauharnois de temps à autre. Mais il y en a toujours assez pour faire passer tous les vaisseaux qui passent dans les autres canaux. Ce qui fait la valeur du canal de Cornwall, c'est la profondeur de l'eau en haut et en bas du canal ; cela fournit le moyen de le recreuser sans être obligé de faire à ses extrémités des travaux additionnels qui excèderaient le coût du creusage du canal. Ce qui fait le grand défaut du canal de Beauharnois, c'est qu'il y a moins d'eau dans le chenal qui communique au lac St. François que dans le lit du canal, c'est le chenal tortueux et étroit qui y conduit, le manque de chenal sur le côté sud du lac St. François, la nécessité de traverser, avec un vaisseau tirant douze pieds d'eau ou même des vaisseaux d'un moindre tonnage, par le chenal nord en haut des rapides, pour entrer dans le canal ; ce sont les récifs dangereux qui avoisinent l'entrée, l'impossibilité d'y faire entrer un vaisseau à voile ou de l'en faire sortir sans avoir un remorqueur ; le fait que cette partie du lac, à la Grosse Pointe, est exposée à tous les gros vents, que tous ces défauts resteront d'une manière plus ou moins marquée lors même qu'on y dépenserait d'autres trésors pour y remédier ; le fait que la glace reste dans la petite baie plus tard le printemps, et se forme plutôt l'automne qu'à aucune autre entrée de nos canaux ; la position exposée de l'entrée d'en bas du canal, au pied du rapide des Cascades dans les remous formés par la pointe du Buisson, situation que rien ne peut changer ni améliorer sans allonger le canal par le bas, et sans construire des travaux considérables. La glace du lac d'en haut est entrainée dans ce remous par la force du courant et elle y est aussi poussée par les vents est et nord-est qui, comme on sait, sont ceux que nous avons le plus souvent durant le printemps : elle s'accumule à l'entrée du canal. J'ai déjà cité la preuve de ce fait ; mon correspondant, qui avait une expérience de quinze ans de tous ces faits, m'écrivait que la glace forme des masses d'une hauteur énorme, brisant tout ce qui lui fait obstacle.

Dans le printemps de 1871, la glace y était accumulée de telle sorte qu'elle formait une vraie montagne; ce ne fut qu'à la fin d'avril qu'on put constater que toute la superstructure du quai avait été emportée. Lorsqu'on prétend que le fonctionnement du canal de Lachine est inférieur à celui de Beauharnois, on a soin de ne pas signaler un fait important, c'est que le canal Lachine a été fermé pour des réparations devenues nécessaires par suite d'accidents fréquents; parce que la construction de l'aqueduc de Montréal n'avait pas été terminée à temps; et par suite de retards causés par la construction du pont du Grand-Tronc L'immense trafic sur le canal de Lachine, qui reçoit tout le trafic du St Laurent et de l'Outaouais, ainsi qu'une partie très importante de celui du port de Montréal, explique pourquoi des accidents et des retards peuvent y arriver plus souvent qu'ailleurs. Il suffit de suivre l'histoire de la construction des canaux de Cornwall et de Lachine pour s'expliquer le coût de leur constructions et la cause des dépenses encourues. Et cependant le canal de Cornwall n'a pas coûté un sou de plus que celui de Beauharnois, quoiqu'il soit dans un local défavorable.

Avant que de parler de sondages exécutés dans les deux extrémités du canal de Beauharnois, on aurait fait acte de prudence en examinant, dans les records du département des travaux publics, la réfutation officielle qui s'y trouve semée d'année en année, des allégués de ceux qui avaient trouvé à chaque extrémité des ports magnifiques et sûrs, avec une grande profondeur d'eau, trois chenaux à l'extrémité ouest de six cents à douze cents pieds de largeur, un fonds de glaise. Il y a eu sans doute depuis la date du rapport que M. Killaly a présenté le 1er août 1842, en réponse au protêt de M. Simpson, un grand bouleversement géologique dans ces parages, car les trois chenaux de six cents à douze cents pieds chacun, avec dix à vingt pieds d'eau, avaient subitement disparu, aussitôt les travaux de creusage du lit du canal commencés. Le fonds de glaise avait fait place aux gros

cailloux (boulders) et au roc solide qui pave le fonds du seul petit chenal. Le magnifique chenal qui devait conduire de l'extrémité du canal au lac Saint François, sans obstruction, sans dangers, sans courants contraires, avait aussi subi un bouleversement complet.

Je cite pour autorité l'extrait suivant du rapport des travaux publics pour l'année 1867. Ce rapport, le plus complet que nous ayions de nos travaux publics, contient l'historique de toutes nos entreprises, jusqu'à cette époque ; à la page 15 du rapport, au sujet du canal de Beauharnois, on lit ce qui suit que j'ai déjà cité :

" Les travaux de ce canal furent terminés dans l'automne de 1845. Peu de temps après leur achèvement, on fit rapport que l'entrée supérieure du canal était défectueuse, le chenal qui y conduisait était tortueux et n'avait que huit pieds d'eau pendant l'été ; le courant de cette partie du fleuve était de quatre milles à l'heure, et n'était pas en ligne directe avec le chenal, mais le traversait en certains endroits ; ce qui exposait les navires à être entrainés sur les bas fonds."

On trouvera dans les documents du parlement des preuves que l'ingénieur chargé du cure-môle à l'extrémité ouest, dut renoncer à continuer ses travaux, parcequ'il ne pouvait pas entamer le lit du chenal au-dessus du canal ; que le capitaine McIntyre fut employé là, longtemps, dans de vains efforts pour nettoyer ce chenal tortueux et en arracher les énormes pierres qui le pavent.

Je ne demeure pas à Beauharnois. Je ne suis pas un ingénieur, mais les documents du parlement m'apprennent une curieuse histoire. Il est bien vrai que dans le rapport du 1er. août 1842, il devait se trouver de la pierre providentiellement, seulement là où les écluses devaient être construites ; tandis que sur le côté nord, il ne devait y avoir à la place des écluses que de la terre molle pour leur servir d'appui. Mais un jour vint qu'il fallut avouer la vérité. La somme de £250,000 qui avait été votée devait couvrir toutes les dépenses d'une manière absolue, et suffire et au delà. La

somme dépensée (outre les dépenses de police, dommages, dépenses incidentes, et frais de cour non compris et qui se montaient à une autre somme de £17,397) s'élevait à £294,146 17s 11d. Il fallait expliquer cette dépense au parlement qui depuis longtemps avait ouvert les yeux sur ce tripotage. Et voici ce qu'on lit dans le rapport de 1846, Ass. N. :" Les items sur lesquels la dépense au-dessus de l'estimé, qui a été faite inévitablement, sont principalement les suivants : dans la course profonde, section première, 9,000 verges cubes et dans la huitième section, 7,586 verges de roi furent creusées, et dont l'existence n'était pas connue." Je traduis littéralament. Ces 16,586 verges de roc solide indiquent assurément que le fond du canal n'est pas tout de la glaise. Si à présent nous examinons le local du canal, bordé du banc de roc qui s'étend depuis l'Isle aux Chats, le haut de la Grande Isle jusqu'au village de St. Clément, et de là tout le long du rapide, on comprendra qu'il n'est pas improbable qu'il y ait dans la plus grande partie du lit du canal de Beauharnois, dont la ligne pour une bonne partie est si peu éloignée de la rivière, un lit de pierre, qui se montrera lorsqu'il faudra faire un creusage nouveau.

Le canal de Cornwall peut être réparé, creusé et refait sans exiger de creusage dans les chenaux qui y conduisent. Les promoteurs des canaux de Cornwall et de Lachine n'ont pas fait ce qu'ont fait les promoteurs du canal de Beauharnois.

Les propriétaires des dix-neuf vingtièmes de tout le tonnage du haut Saint Laurent peuvent avoir demandé des réparations aux canaux de Lachine et de Cornwall, mais ils n'ont jamais demandé que d'autres canaux fussent construits parce que ceux-là ne répondaient pas aux besoins du commerce.

Quand on me demande d'expliquer pourquoi l'écluse Ste. Anne est ouverte si tard et close plus tôt que le canal de Beauharnois et qu'on présente ce fait comme un argument contre le canal projeté, on oublie que l'Isle Perrot est entre Ste. Anne et la baie des Cascades, et que le canal projeté sur la

rive nord ne débouchera pas à Ste. Anne, mais dans la baie des Cascades qui est plutôt une extension du lac St. Louis qu'une des branches de l'Ottawa, quoiqu'elle reçoive l'eau de la branche de l'Ottawa qui passe entre Vaudreuil et l'Isle Perrot. La quantité d'eau qui vient de l'Ottawa n'est pas assez considérable pour affecter sensiblement la température de l'eau dans cette baie.

***

La part de revenu pour le commerce général qu'a pu fournir le canal de Beauharnois se trouvant comprise sous le titre du revenu des canaux du St. Laurent, et n'ayant pas sous la main les documents nécessaires pour l'établir d'une manière exacte, je différerai pour une autre occasion l'examen de cette question. Cependant le trafic local peut montrer pour beaucoup l'efficacité d'un canal et ses moyens de revenus : comme les dépenses pour réparations annuelles, le coût du service annuel et d'entretien doivent présenter un fort argument en sa faveur ou à son désavantage.

En prenant le terme moyen durant vingt ans du trafic local du canal de Beauharnois on trouve la somme de $760.65 par année. Les frais de service durant le même temps se montent en terme moyen à $9309 par année. Les réparations courantes et ordinaires (frais de maintien) se montent durant le même temps, en terme moyen, à $7005.95 par année. Ces frais d'entretien n'entrent pas dans le compte des travaux chargés au capital, et ne forment en aucune manière partie de la somme considérée comme coût du canal. En examinant les frais de service du canal de Cornwall nous trouvons que les frais de réparations et maintien se montent en terme moyen à la somme de $2935.50 par année ; les frais de service à $7511. Je n'ai pas de documents officiels pour établir la valeur du trafic local du canal de Cornwall, mais j'ai raison de croire qu'il est plus considérable que celui de Beauharnois. C'est un fait bien connu que le local du canal de Cornwall, quoiqu'il soit le meilleur qu'il fut possible de choisir, est loin d'être favorable. Voudra

t-on bien m'expliquer la cause de la différence contre le canal Beauharnois, tant pour les réparations que pour le service du canal, et surtout m'expliquer pourquoi le canal de Beauharnois a perdu 174 jours de fonctionnement depuis 1846 à 1867, en prenant pour point de comparaison le fonctionnement du canal de Cornwall ? Je ne puis pas accepter pour excuse le nombre comparatif des écluses, ni la largeur du canal, car le canal de Beauharnois devait être le meilleur des canaux, c'était la promesse. Et je ne vois pas pourquoi le nombre de neuf écluses serait la cause de cette différence ni comment cela deviendrait une justification suffisante, quand je suis en état de prouver qu'un canal sur la rive nord peut être construit avec six écluses.

Dans le rapport général de 1867, le coût en capital dépensé jusqu'alors pour la construction d'un canal, sous tous les rapports bien inférieur à ce que l'on avait promis de fournir au commerce pour la somme de $1,023,600, est porté à $1,611,424. Ce chiffre est cité comme preuve qu'il n'a rien coûté depuis. Les faits sont bien différents : nous avons payé depuis 1867 la somme de $65,771 pour dommages d'inondation, la réclamation des Seigneurs de Beauharnois comprise, ainsi que les frais, et il y a d'autres réclamations à régler. Me dira-t-on que depuis 1867 il n'y aurait pas eu une dépense de vingt deux à vingt trois mille piastres pour dépenses chargées au capital ? Si j'ai un adversaire très habile devant moi, qu'il me permette de lui demander combien le canal de Beauharnois à payé par chaque année de profit net, dépenses d'entretien et de réparations ordinaires déduites ? Et combien ce revenu net a-t-il payé sur l'intérêt du capital employé pour le coût de sa construction, c'est-à-dire de ce qui est compris comme chargé au capital, et quel est le taux par cent de cet intérêt ?

Les commissaires chargés d'examiner les canaux ne se sont pas prononcés sur le mérite de la question qui est maintenant devant le public. Ils savaient que cette question était devant la législature, qu'une promesse officielle avait

été faite que rien ne serait fait sur le côté sud avant qu'une exploration préliminaire fût faite sur la rive nord. Ils ont considéré cette affaire comme une question ouverte, ils ont agi en conséquence. Deux des commissaires, Sir Hugh Allan et Mr. Calvin, que je n'ai pas l'honneur de connaître personnellement, ont non-seulement honoré de leurs signatures des requêtes qui condamnent le canal de Beauharnois et demandent qu'un canal soit fait sur la rive nord, mais ils les ont recommandées à leurs amis. Mr. Calvin m'a envoyé de Toronto une requête signée par lui et par un grand nombre des membres les plus influents de la législature d'Ontario. Mr. Laidlaw, un autre des commissaires, parle du canal de Beauharnois comme du canal fait sur le mauvais côté du fleuve. Si tout cela comporte une approbation du canal de Beauharnois, je ne sais plus ce que signifie le mot désapprobation. Et ceux qui se prononçaient d'une manière aussi claire, connaissaient trop bien la question qu'ils jugeaient pour supposer qu'il ne savaient pas les qualités que doit avoir un bon canal. Quant au bureau de commerce de Montréal, c'est un fait bien connu qu'il a adressé à l'Honorable Ministre des travaux publics une recommandation très forte en faveur du canal du nord. Le bureau de commerce de Kingston et le conseil de ce Bureau ainsi que le bureau de commerce de St. Jean ont signé des requêtes que j'ai présentées tout dernièrement, en faveur du canal du nord.

Il est facile de comprendre que les bureaux de commerce aient été entrainés en 1841 à recommander le canal de Beauharnois ; il faut se rapporter à ces temps pour apprécier combien il était difficile pour eux de se soustraire aux influences qui nous gouvernaient. Maintenant que ces questions sont examinées avec sang froid, dans l'intérêt du commerce, il n'est pas probable que ces bureaux de commerce seraient disposés à renouveler cette recommandation en faveur du canal de Beauharnois. En examinant les rapports et les opinions de MM. Killaly et autres, et la critique qu'ils ont faite des différents projets de canaux sur la rive nord, on

n'y trouve rien pour prouver qu'il est physiquement impossible de construire un bon canal sur le côté nord, malgré tout le parti pris qui s'y montre partout ; tous leurs arguments ont eu pour but de critiquer les projets mis en avant par MM. Philpotts, Mills & Casey, et en fin de compte, et comme derniers moyens, tout s'est terminé par la prétention qu'un canal sur la rive nord coûterait $200,000 de plus cher que sur la rive sud, et qu'un canal sur la rive nord serait fermé par la glace l'automne et le printemps. Quant au prétendu surplus de $200,000, je demanderai à tout homme impartial s'il n'aurait pas été plus sage et plus prudent de dépenser, en 1842, £50,000 de plus pour construire sur le côté nord un canal qui aurait de suite et sans plus de dépenses répondu à l'attente publique, à tous les besoins du commerce, qui se serait trouvé placé entre deux bons ports, avec toute l'abondance d'eau désirable, que de faire le canal de Beauharnois, qui coûte actuellement plus cher, qui n'a jamais répondu à l'attente du commerce, qui n'a pas de port d'entrée et de sortie tels qu'ils puissent satisfaire aux besoins de la navigation, et nous laisse à présent dans l'obligation de chercher une autre place pour y construire un canal ayant toutes les proportions et les accessoires désirés.

* * *

Je n'ai jamais mis devant le gouvernement ni devant le public les projets de M. Mills d'un canal qui suivrait le bord de la rivière, le long des rapides depuis les Cèdres jusqu'aux Cascades, non plus que son projet d'un canal depuis le Côteau Landing au village de Vaudreuil. Je n'ai pas non plus offert le projet du colonel Philpotts qui n'est qu'une seconde édition du projet de M. Mills, non plus que celui de M. Casey. Les deux routes tracées dans la dernière exploration sont de nouveaux projets, qui comme ensemble sont indépendants des plans antérieurs. Je ne puis pas comprendre comment on ait pu les critiquer et les juger par anticipation sans les connaître, lorsqu'ils ne sont pas devant le public, et qu'on

puisse les condamner avec les arguments très-hasardés qu'on emploie pour combattre les anciens tracés de MM. Mills, Casèy et Philpotts. L'histoire des montagnes de glace dans la baie des Cascades, de la glace qui reste au Côteau Landing jusqu'à ce que le soleil la fonde et qui y séjourne jusqu'au milieu de mai, était le dernier argument d'autrefois, comme il est le dernier argument d'aujourd'hui : autrefois comme aujourd'hui, ça été dit, mais jamais prouvé, et quand la preuve contraire a été donnée, aujourd'hui comme autrefois on dit que la glace est encore là, et de prouver le contraire. Mais toujours qu'il est prouvé, et bien prouvé, et constaté que ce printemps comme tous les printemps précédents, la glace est partie au Côteau Landing et au lac St. François avant que la glace du lac St. Louis fût partie, et que la glace à la tête du canal de Beauharnois était encore solide plusieurs jours après que la glace fût partie au Côteau Landing et ailleurs sur le lac St. François. C'est encore un fait bien compris et bien prouvé que cette année, comme les autres années, la glace est partie dans la baie des Cascades de bonne heure, avant même le départ de la glace du lac St. Louis sur le côté sud. Et la glace n'est jamais restée plus longtemps à ces deux endroits, avec les mêmes conditions de température que cette année, que partout ailleurs. Les mêmes causes physiques et de température produisent généralement les mêmes effets. Les mêmes causes qui faisaient partir la glace de la baie des Cascades, les années précédentes, l'ont fait partir cette année. Le reflux du Saint Laurent était le même cette année qu'il était avant. Le ravin de Chamberry fournit de l'eau depuis plus d'un an. Et le bras de l'Ottawa qui se débouche dans la baie des Cascades y était bien probablement en 1841. La débâcle du lac St. François qui détermine le départ de la glace du lac St. Louis s'est faite les années précédentes comme cette année, et cette année pas plus que les années précédentes il n'y a eu de montagnes de glace dans la baie des Cascades, et cette année comme les autres années la glace a séjourné plus longtemps dans la baie en haut du canal de Beau

nois que partout ailleurs. On trouve ces montagnes de glace sur la jetée, au bout est du canal de Beauharnois cette année comme les années précédentes. J'ai publié, il y a quelque temps, la lettre que m'a adressée à ce sujet Paul Thimothé Masson, Ecr., père, de St. Eustache. M. Masson a résidé aux Cascades, il avait eu toutes les occasions de remarquer l'action de la glace dans la baie des Cascades pendant plus de trente ans de séjour dans l'endroit; il est parfaitement désintéressé au succès du projet du canal du nord ; il a vendu tout ce qu'il avait de propriétés dans les comtés de Soulanges et Vaudreuil, il est parti de l'endroit ; il est en état, par sa position, son intelligence et son expérience, de bien expliquer ces faits. Dans cette lettre, M. Masson traite toute cette histoire de glace, de montagnes de glace dans la baie des Cascades, comme un prétexte mis en avant pour tromper. D'autres personnes ont fait la même preuve. Il n'y a qu'à considérer les causes qui dans tous les endroits déterminent le départ de la glace chaque printemps, pour comprendre que dans la baie des Cascades la glace doit se briser et partir de bonne heure dans le mois d'avril.

Il y eut en 1842, une longue enquête devant un comité de la chambre d'assemblée sur les avantages et les désavantages des deux routes. J'ai examiné avec soin le long document qui contient les rapports cités, les témoignages rendus devant ce comité, et je n'ai trouvé nulle part la moindre allusion à une pointe de glace aux Cascades, où la glace restait trois semaines après que le chenal du sud était ouvert. Ce gros fait aurait été signalé, s'il avait été fondé, avec beaucoup de force, devant un comité où tout fut mis en œuvre pour déprécier la ligne du nord, et pour faire réussir les intrigues de M. Wakefield en faveur de la ligne du sud.

La glace dans la baie des Cascades est enlevée par l'action de l'eau qui coule dans la branche sud de l'Ottawa, qui sépare l'Isle Perrot du côté nord du bas de la paroisse de Vaudreuil. L'eau de la rivière Chamberry y contribue pour un peu ;

mais la glace est enlevée surtout par les reflux de l'eau du St. Laurent ; et aussitôt que la glace du lac Saint-François descend et arrive au bas des Cascades, elle fait refluer l'eau entre l'Isle Perrot et la pointe des Cascades et soulève la glace. Les gens qui demeurent dans la localité prouveront ces faits qu'ils connaissent parfaitement. (1)

Les nouvaux défenseurs du canal de Beauharnois ont espéré que ce qui avait si bien réussi à leur devanciers pourrait leur réussir aussi à eux. Ils ont répété mot pour mot tous les argumens de leurs devanciers, présenté les mêmes faits, reproduit leurs rapports. ils ont continué leur œuvre, mais il y a un point très important qu'ils ont perdu de vue, ils ont oublié ce que les rapports des travaux publics nous ont appris sur le canal de Beauharnois, tout ce que l'enquête devant le comité en 1842 nous a fait connaître, tout ce que l'expérience depuis trente ans nous a révélé. Ils ne peuvent espérer que les moyens employés autrefois produiront le même effet. Ils doivent comprendre qu'il leur manque aujourd'hui ce qui a fait autrefois le succès de Mr. Wakefield, que l'opinion publique s'est prononcée sur cette question, qu'on ne peut pas refuser au commerce ce qu'il demande, et qu'il n'ont aucun argument possible pour détruire la valeur des requêtes qui demandent le canal de la rive nord, pour réfuter et déprécier l'exposé de faits contenu dans ces requêtes, pas plus que la valeur et l'importance des noms qu'on y lit. Je respecte cependant les messieurs qui ont signé la requête présentée à la législature, exprimant l'opinion qu'il suffirait que le canal de Beauharnois fut réparé, et je serais bien fâché de leur supposer les motifs que l'on attribue si gratuitement à sir Hugh Allan et autres signataires des requêtes en faveur du canal du nord.

Le projet d'un canal sur la rive nord n'a rien de nouveau, nos ancêtres français avaient reconnu, dès les premiers temps de l'établissement de la colonie, que la voie la plus courte pour se rendre de Lachine au lac St. François, était de pas-

(1) Voir Appendice.

ser par la baie des Cascades. Ils avaient construit de petits canaux à la pointe des Cascades et à la pointe où, plus tard, fut bâti le fort du Côteau. Le gouvernement anglais, après la prise de possession du Canada, comprit la même chose ; il fit faire des canaux à travers la pointe des Cascades, pour relier la baie des Cascades avec le St. Laurent ; à la pointe du Buisson, près de la tête du rapide des Cascades, et aussi à travers la pointe du fort du Côteau du Lac. Avant 1841, tout le monde, depuis les premiers temps de l'établisement du pays, avait compris qu'on prenait une voie plus courte pour se rendre de Lachine aux eaux navigables du lac St. François, en se rendant en droite ligne de Lachine par le lac St. Louis à la baie des Cascades, pour de là se rendre à l'endroit à présent appelé Côteau Landing au pied du lac St. François, qu'en partant de Lachine pour suivre le chenal sur le lac St. Louis qui conduit presqu'à la baie des Cascades, traverser de là le lac jusqu'au pied du canal de Beauharnois, se rendre de là à la baie qui est à la tête de ce canal, traverser le lac St. François, depuis le côté sud jusqu'au chenal de navigation, sur le côté nord, qui commence à Cornwall et vient en droite ligne jusqu'au Côteau Landing, là même où serait l'extrémité ouest du canal projeté sur la rive nord. Et cela était compris tout comme on avait compris que pour se rendre de Montréal à Lachine on aurait une voie plus courte, en suivant la ligne actuelle du canal de Lachine, qu'en partant de Montréal pour passer par Laprairie et Caughnawaga, pour de là revenir à Lachine.

Plus tard, la compagnie du transport de la malle entre Montréal et Kingston comprit aussi que la route la plus courte, depuis Lachine aux eaux navigables du lac St. François, était par la baie des Cascades et le port du Côteau Landing. Les débarcadères des vapeurs de cette compagnie, sur les lacs St. Louis et St. François, étaient à Côteau Landing et aux Cascades ; le trajet intermédiaire se faisait en voitures.

A la vérité, les montagnes de glace, l'histoire de la glace

qui restait dans la baie des Cascades et au Côteau Landing jusqu'au milieu de mai, n'avaient pas encore été inventées. On n'avait pas encore pensé à dire que la baie des Cascades était l'Ottawa, ou faisait partie du lac des Deux-Montagnes ; on n'avait pas encore inventé dans la baie, en haut du canal de Beauharnois, les trois chenaux de 600 à 1200 pieds de largeur chacun, avec 12 à 20 pieds de profondeur. Le temps de toutes ces découvertes n'était pas encore arrivé.

* * *

En examinant les rapports des explorations de MM. Mills, Philpotts et Casey, depuis 1833 à 1842, j'ai trouvé dans chacun de ces projets quelque partie importante qui ne pourrait plus aujourd'hui répondre aux exigences du commerce ; j'ai donc cru devoir placer devant le public un double projet de deux lignes de canaux; chacune de ces lignes, si elle était adoptée, fournirait une ligne parfaite, qui aurait tous les avantages des lignes correspondantes, explorées ci-devant, sans avoir ce que je considère être leurs défauts en les appréciant au point de vue de notre commerce futur. Chacune des lignes que j'ai proposées est une ligne combinée des plans précédents. Mais ni l'une ni l'autre ligne ne peut être considérée comme une ligne déjà explorée, prise dans son entier. Durant l'automne et partie de l'hiver dernier, une exploration a été faite de tout le terrain depuis les Cascades au Côteau Landing. Les ingénieurs chargés de cette exploration, MM. Baillargé, le colonel Farijana, M. Steekel, M. Rosa, ont fait toute l'exploration avec le plus grand soin. Les ports des Cascades et du Côteau Landing ont été sondés dans toute leur étendue. Toute la distance dans le fleuve depuis les Cèdres au Côteau Landing a été minutieusement examinée. Des sondages ont été pris partout. Tout le terrain depuis les Cascades aux Cèdres, depuis le Côteau du Lac au Côteau Landing, tout le long du tracé de la ligne de front, et depuis les Cascades au Côteau Landing, sur la ligne de l'intérieur, a été exploré et des sondages y ont été faits,

afin de s'assurer de la qualité du sous-sol et de l'existence du roc partout où il y en aurait. Toutes les précautions possibles ont été prises afin de pouvoir apprécier toutes les difficultés, comme tous les avantages, de chacune de ces lignes.

Le rapport de ces explorations n'ayant pas encore été soumis au gouvernement, je ne suis pas en état de préciser les lignes qui ont été explorées. Mais comme je désire que la question soit discutée, je crois devoir donner une description générale des lignes que j'ai signalées, dès l'automne dernier, à l'attention publique. Le côté nord du St. Laurent, depuis le Côteau Landing à la baie des Cascades, offre deux routes pour la construction de canaux qui relieraient d'une manière parfaite les eaux navigables du lac St. Louis avec celles du lac St. François, et offriraient au commerce les chenaux de navigation, et les ports d'entrée et de sortie, dont il éprouve le besoin et la nécessité depuis si longtemps sur le côté sud du St. Laurent, et il présente autant de facilité et d'avantages pour la construction d'un canal de première classe que le côté sud présente d'obstacles et de difficultés presque insurmontables. Les ports naturels du Côteau Landing et de la baie des Cascades offrent tout l'espace nécessaire pour y recevoir un grand nombre de vaisseaux, et un fond des plus sûrs, avec toute la profondeur d'eau nécessaire pour les plus gros vaisseaux qui naviguent sur le haut St. Laurent. Le port du Côteau Landing est situé à la pointe nord-est du lac St. François, au dessus des rapides du Côteau. Le gouvernement y a déjà fait construire, auprès de l'endroit où serait l'entrée ouest du canal projeté, un grand quai d'amarrage afin d'en faire un port de refuge. Cet endroit est moins exposé aux gros vents que l'est, *à la grosse pointe*, l'extrémité ouest du chenal d'entrée du canal de Beauharnois.

Le chenal du lac St. François est en ligne directe et droite avec l'extrémité ouest du canal projeté, et un vaisseau qui descendrait le lac St. François, pour entrer dans ce canal, n'aurait qu'à suivre sa ligne de navigation. La baie des Cascades est sur le côté nord de la pointe des Cascades, à la

jonction du Saint Laurent avec deux des branches de la rivière Ottawa. Cette baie est formée par l'extension, vers l'ouest, du lac St. Louis, entre l'Isle Perrot, au nord, et la courbe que fait la côte sud de la partie inférieure de Vaudreuil. Une des branches de l'Ottawa se décharge dans cette baie. Ce bassin qui forme l'un des plus beaux ports intérieurs de la Puissance, est d'une grande étendue, comprenant plus d'un mille de large sur trois milles de long, et est alimenté par le reflux de l'eau du St. Laurent, et par l'eau de la branche de l'Ottawa, qui s'y décharge. La baie des Cascades est à l'abri des vents nord, nord-ouest, nord-est et sud ouest. L'eau y est très-profonde, plus profonde qu'il est nécessaire qu'elle soit pour la navigation de vaisseaux tirant 12 pieds d'eau.

La baie des Cascades était autrefois, comme je l'ai dit plus haut, le débarcadère des vapeurs de la compagnie du transport de la malle entre Montréal et Kingston. Leurs vaisseaux partaient de Lachine pour se rendre aux Cascades.

Le côté nord donne d'abord toutes les facilités pour la construction d'un canal continu par l'intérieur, et aussi tous les avantages désirables pour la construction d'un canal sur le front, formé par deux canaux et par la navigation du St. Laurent. La ligne de l'intérieur pour le canal continu commencerait dans la baie des Cascades, depuis l'entrée d'un large et profond ravin qui se décharge dans cette baie, et qui est connu sous le nom de rivière ou ravin de Chamberry, et depuis là, par ce ravin, pour une distance de cinq milles, et ensuite par une excavation jusqu'à Côteau Landing, dans la baie de McIntyre, où à un autre endroit en bas du Côteau Landing, à l'endroit appelé French's reef La distance de French's reef à la baie de McIntyre serait d'un mille. La longueur de ce canal depuis la baie des Cascades à la baie de McIntyre serait de treize milles et demie. En le commençant à French's reef, la longueur du canal ne serait que d'environ 12½ milles. En utilisant le ravin Chamberry qui est, par lui-même, une excavation naturelle, on

ferait une économie de creusage de cinq milles de longueur. Ce ravin a dans plusieurs endroits, jusqu'à sept cents pieds de large et dans aucun endroit moins de trois cents pieds; il a une profondeur de trente à quarante pieds et on peut y entretenir une profondeur d'eau de vingt pieds. Ce ravin peut servir de réservoir, et comme il se trouve dans la partie est du canal, il pourra fournir abondamment de l'eau pour les écluses et pour des pouvoirs d'eau.

Il n'y aurait pas d'autres travaux d'excavation à faire que ce qu'il faudrait faire à sa sortie dans la baie des Cascades, et qu'un cure-môle pourrait facilement enlever. Depuis la partie sud-ouest du ravin de Chamberry jusqu'à French's reef, ou au Côteau Landing, le sol est partout aisé à creuser. Tout l'espace entre le Côteau Landing et la baie des Cascades est un niveau presque parfait, et il en est ainsi dans tout le comté de Soulanges. Le volume si considérable d'eau que l'on peut accumuler dans le ravin de Chamberry, la profondeur de l'eau à l'entrée supérieure et à sa partie est donneraient toutes les facilités de fonctionnement, et auraient pour premier résultat d'ouvrir à la navigation, plusieurs jours le printemps avant l'ouverture du canal de Beauharnois, un magnifique canal n'ayant que six écluses, à part de l'écluse de garde. Dans le cas que French's reef serait choisi pour terminus ouest du canal, la navigation sur cette section du St. Laurent jusqu'au Côteau Landing pourrait être améliorée à peu de frais. Cette ligne intérieure offre sous tous les rapports tous les avantages pour la construction d'un canal de première classe, et ne présente aucun des obstacles que l'on trouve sur l'autre côté du St. Laurent; le parcours de cette ligne serait pour plus des trois quarts de sa longueur à peu près parallèle au St. Laurent.

Je partage en trois sections la ligne que j'appelle la ligne du front, afin de la distinguer de l'autre.

La première section s'étendrait depuis l'entrée du ravin Chamberry dans la baie des Cascades jusqu'au bout du ravin, et de là par un creusage jusqu'à la courbe que fait la rive

nord du St. Laurent auprès du village des Cèdres. La longueur de cette section serait d'environ cinq milles. La navigation du fleuve St. Laurent, depuis le village des Cèdres jusqu'auprès de la résidence de G. J. Beaudet à St. Ignace, formerait la seconde section. La longueur de cette section serait d'environ six milles. La troisième section couvre la distance depuis le point de départ, près de la résidence de G. J. Beaudet, jusqu'à French's reef, ou jusqu'à la baie de McIntyre, au Côteau Landing. Cette section serait à travers les terres, l'excavation n'offrirait aucune difficulté extraordinaire. La longueur serait d'environ deux milles et quart si le terminus est placé à la baie de McIntyre. La rivière à Delisle, que cette section couperait, pourrait être introduite dans le canal. La première section se trouverait vis-à-vis les rapides des Cèdres et des Cascades, la troisième section est vis-à-vis le rapide du Côteau.

Le port du Côteau Landing est bien connu du public voyageur et des navigateurs comme l'un des meilleurs ports intérieurs du St. Laurent. Il n'y aurait pas de creusage à y faire, ce port a tous les avantages de profondeur d'eau nécessaire, tous les avantages désirables pour l'adopter comme port d'entrée d'un canal de première classe. Tous les matériaux pour la construction des écluses et des bâtisses sont en abondance dans le voisinage. L'attention du gouvernement et de la législature a été souvent attiré sur les avantages du coté nord pour la construction d'un canal, omme étant sous tous les rapports supérieurs à ceux du coté sud, par les ports, la profondeur de l'eau, la direction des chenaux de navigation sur les lacs St. Louis et St. François, lesquels seraient en lignes droites avec les entrées est et ouest de ce canal projeté.

En faisant la comparaison de la longueur des canaux nord et sud, on ne doit pas perdre de vue que l'entrée ouest du canal de Beauharnois a deux milles de long, et qu'elle fait une allonge sérieuse à la longueur du canal ; qu'un vapeur est aussi retardé dans ce chenal que dans le canal même. Il ne

faut pas non plus perdre de vue que la navigation par le sud est allongée par la traverse du lac St. Louis et du lac St. François; que le canal de Beauharnois a huit écluses outre l'écluse de garde, tandis que le canal du nord n'aurait que six écluses. Pour une distance de cinq milles, c'est à dire tout le parcours du ravin Chamberry, un vapeur pourrait aller presque aussi vite qu'en pleine rivière, à cause de la largeur du ravin; l'entrée et la sortie du canal du nord seraient en lignes droites, et sans détours, avec la navigation des lacs St. Louis et St. François. Je dirai sans hésiter que la distance entre la tête du canal de Lachine et le pied du canal de Cornwall est plus courte par la baie des Cascades et le Côteau Landing, que par le canal de Beauharnois. Et je dirai encore qu'un vaisseau qui partirait du haut du canal de Lachine, en destination pour le bas du canal de Cornwall, s'y rendrait plus vite en passant par la baie des Cascades et le Côteau Landing, si un canal était fait entre ces deux points, qu'en passant par le Canal de Beauharnois; il ne peut pas y avoir de doute sur ces faits. Je dirai de plus qu'un canal sur le côté nord du Saint Laurent serait ouvert chaque printemps au moins huit jours avant le canal de Beauharnois, et serait fermé huit jours plus tard chaque automne. L'expérience de cette année, qui est l'expérience de tous les ans, prouve ce que j'avance.

* * *

La question des dépenses a été mise en avant cette année, comme elle était placée comme obstacle insurmontable en 1841-42; mais sans plus de raisons à présent qu'alors. Je le demande à tout homme sérieux, ne vaudrait-il pas mieux dépenser une plus forte somme pour faire sur le côté nord un bon canal qui répondrait à tous les besoins du commerce, qui réunirait tous les avantages désirés, que de faire une moindre dépense sur le côté sud, et exposer de nouveau le commerce à tout le désappointement qu'il a éprouvé depuis 1845, et dont il s'est plaint, comme le prouvent amplement les requêtes que j'ai présentées.

Je n'ai pas d'objection d'entrer dans l'examen de la question sous le point de vue de la dépense, autant au moins qu'on peut l'examiner comme question de faits. Le canal nord une fois fait, tous la dépense sera faite. Il n'y aura pas besoin de digue pour obtenir un niveau artificiel, il n'y aura pas de dommages, causés par des inondations, à payer ni pour le présent ni pour l'avenir. Les ports et les chenaux sont naturellement faits; il n'y aurait plus de dépenses à faire pour créer des ports et des chenaux artificiels. Les chenaux qui conduisent aux ports du Côteau Landing et de la baie des Cascades sont profonds et droits, en lignes directes avec les entrée et sortie du canal. La navigation serait facile et sans dangers. Le canal du nord peut être construit sans que la navigation soit interrompue; tout le travail pourrait être exécuté à meilleur marché pendant l'été que durant l'hiver, et il est extrêmement douteux, sinon impossible, de pouvoir refaire le canal de Beauharnois, et exécuter tout le travail qui se rattache à cette amélioration, pendant l'hiver.

Les entrés à chaque extrémité et les chenaux qui y correspondent sur les lacs St. Louis et St. François sont larges, droits et profonds.

En se servant du ravin de Chamberry on éviterait non seulement une excavation considérable et plus que suffisante pour compenser le surplus de la dépense qu'exigerait la longueur du lit du canal, mais encore il servirait de réservoir pour les écluses inférieures et pour les pouvoirs d'eau.

Le creusage se trouve tout fait dans la partie est, où il devrait être le plus profond; et dans la partie ouest le terrain est bas et uni. Les terres excavées suffiront néanmoins amplement pour faire le chemin de halage et les côtés du canal.

Si maintenant nous considérons l'autre côté de la question, et si nous faisons un examen de tous les travaux qu'il y aurait à faire afin de mettre le canal de Beauharnois dans un état d'efficacité, qui puisse le placer approximativement

au niveau des autres canaux, nous nous convaincrons qu'il faudra refaire toute l'entrée supérieure, lui donner, sur une longueur de près de deux milles, une largeur de quatre cents pieds, avec une profondeur de quinze pieds ; et faire cette excavation sous l'eau, et dans un fond formé par un lit de boulders superposés sur le roc ; construire un quai d'amarrage, à l'est du chenal, vis-à-vis la Grosse Pointe, afin de protéger les vaisseaux contre les dangers auxquels ils sont exposés de se briser sur les récifs ; de l'extrémité ouest depuis la Grosse Pointe, obtenir un chenal avec la profondeur d'eau suffisante pour un vaisseaux tirant douze pieds, afin de communiquer avec le chenal du nord qui est le seul chenal profond ; de reconstruire les quais d'amarrage qui se trouvent sur les battures à côté du petit chenal actuel, et qui se trouveraient dans la voie du creusage qu'il faudrait faire afin de donner à ce chenal la largeur voulue.

Afin de donner au canal la largeur voulue, il serait nécessaire de l'élargir de vingt pieds, c'est-à-dire de dix pieds chaque coté ; et nous devons observer que ce travail coûterait le double d'une excavation ordinaire au milieu des champs, car cette excavation couperait les chemins de hâlage, endurcis par le long usage, formés de terre et de gravier ; il faudrait déconstruire et refaire tous les murs de protection tout le long du canal ; refaire les côtés, les exhausser et les élargir, et avec le même sol qui fait des dépots dans le lit du canal, refaire le chemin de hâlage tout le long du canal ; creuser le canal depuis son entrée supérieure jusqu'à sa première écluse de descente, afin d'y entretenir une profondeur d'eau d'aumoins treize pieds, dans les eaux les plus basses ; faire ce creusage dans le roc solide ; creuser toute la partie est dans le roc solide, pour l'approfondir et l'élargir ; creuser le chenal qui conduit de l'entrée est du canal aux eaux profondes du lac St. Louis ; faire ce creusage sous l'eau et dans le roc ; allonger toutes les écluses de soixante et dix pieds, les hausser, et baisser le lit des écluses, inférieures et supérieures ; refaire tous les déversoirs, les seuils d'écluses, toutes les por-

tes, tous les ponts ; exhausser les chemins qui conduisent aux ponts ; refaire les tunnels sous le canal, qui se trouveraient peut-être exposés à être endommagés par le creusage du canal. Et comme il est à peu près impossible d'exécuter tout ce travail durant l'hiver, il serait nécessaire de le faire durant l'été. Il faudrait alors pour ne pas arrêter la navigation faire des écluses neuves de 270 pieds de long, à côté de celles qui y sont à présent ; faire l'excavation nécessaire afin de conduire l'eau dans ces écluses, les pourvoir de portes et de tous les appareils nécessaires, et d'exécuter tous les travaux qui deviendraient nécessaires par suite de la construction de ces nouvelles écluses. Et quand tout cela aura été fait, il nous restera toujours une route plus longue que par le nord, des entrées exposées aux tempêtes, la saison de la navigation diminuée de huit jours chaque printemps et close huit jours plutôt chaque automne.

Il nous restera encore l'entretien plus dispendieux de ce canal, avec l'obligation d'y entretenir, comme à présent, un remorqueur en permanence, afin de conduire les vaisseaux à voile à son entrée supérieure et de les en faire sortir ; et tout cela après avoir dépensé sinon autant, du moins presqu'autant d'argent qu'il en faudrait pour construire le canal sur le côté nord. La discussion qui s'est faite sur cette question a fait connaître davantage les défauts du canal de Beauharnois, les difficultés de le reconstruire, et à fait ressortir les avantages de la route nord. Quand je vois la législature et l'exécutif disposés à faire de grands sacrifices pour assurer au St. Laurent la prépondérance du commerce de l'Ouest, et que je vois toutes les grandes questions de commerce et d'améliorations traitées avec prudence et avec un grand esprit de libéralité, je dois moins que jamais douter du succès d'un projet qui assurera au commerce une voie parfaite de communication entre les lacs St. Louis et St. François, et complètera notre système de canaux sur le côté nord du St. Laurent.

***

Je ne puis terminer cette étude sans répondre un mot aux écrits de M. Girouard en faveur du canal de Beauharnois.

Si le triomphe d'une cause dépend des principes invoqués comme points d'appui, et des moyens employés pour rendre le tribunal favorable, M. Girouard doit compter assez peu sur le succès de ses efforts pour détourner l'attention de la législature et du gouvernement, ainsi que du public commercial, du projet de canal sur la rive nord.

Monsieur Girouard a le malheur d'entrer en scène en invoquant de fausses données, et en se faisant autant d'adversaires qu'il y a de signataires aux pétitions que j'ai présentées, qu'il y a de journalistes qui ont approuvé et débattu ce projet, d'ingénieurs passés et présents qui l'ont appuyé, d'hommes publics versés dans la connaissance de l'économie politique commerciale qui l'ont préconisé ; et la conclusion qu'on peut tirer de tout son argument serait un vote de blâme contre le gouvernement qui a ordonné et fait faire une exploration depuis l'automne dernier sur la côte nord ; contre les signataires des requêtes, qui suivant lui ont signé sans savoir ce qu'ils faisaient ; contre les journalistes qui n'avaient pas le droit de se prononcer sur une grande question d'intérêt public ; contre les ingénieurs que M. Girouard présente comme intéressés ou achetés. M. Girouard ne pouvait pas faire mieux dans mon intérêt que de débuter de cette manière. Tous ceux qu'il accuse, gouvernement, signataires de requêtes, ingénieurs, journalistes surtout, auront à se justifier devant l'opinion, au tribunal de laquelle M. Girouard les place, et moi avec eux.

Mes sympathies sont naturellement acquises aux électeurs du comté de Soulanges qui m'ont élu, et au milieu desquels je suis né. Les sympathies de M. Girouard pour les habitants du comté de Beauharnois sont plus récentes, et ne datent que du jour où il les a retirées aux électeurs de Jacques-Cartier.

Mes lecteurs peuvent être bien assurés que les signataires des requêtes qui demandent la construction d'un canal sur la rivière nord, ont examiné ces requêtes avec le plus grand soin, en ont pesé les arguments, et les ont signées avec connaissance de cause. Ces requêtes sont honorées des noms des grandes maisons de commerce, des maisons expéditionnaires, les grandes maisons qui font le commerce de l'Ouest, des compagnies d'assurance, dans les villes de Montréal, Kingston, Toronto, Hamilton, Cornwall, des propriétaires de vaisseaux à voiles et à vapeur sur le canal Welland, outre les signataires des requêtes locales qui demeurent sur les lieux, dans le voisinage, et qui ont une connaissance parfaite des allégués des requêtes.

Une longue expérience, et dans bien des cas une expérience acquise à leurs dépens, a convaincu les grandes maisons de commerce de l'insuffisance du canal de Beauharnois, des dangers de cette route, et de l'impossibilité, sans des dépenses immences et des frais d'entretien ruineux pour la caisse publique, d'obtenir sur la rive sud un canal qui pourrait satisfaire d'une manière complète aux besoins du grand commerce. Et c'était un fait tellement reconnu et admis partout que le canal de Beauharnois avait été une grande erreur, une grande faute, et qu'on pouvait construire sur la rive nord un canal qui satisferait à tous les besoins du cammerce, que ceux qui sont intéressés dans le commerce de l'ouest, les compagnies d'assurance, les propriétaires de vaisseaux sur le haut du St. Laurent, d'un commun accord et avec le plus grand empressement, ont saisi l'occasion si favorable qui se présente durant ce parlement de demander à l'exécutif et à la législature de donner à la navigation sa route naturelle en construisant un canal sur la rive nord du St. Laurent, depuis les Cascades jusqu'au Côteau Landing.

Il était plus facile à M. Girouard de faire signer par MM. Marcelin, Robineau et Ouellette, les lettres que je lis à la suite de la sienne, qu'il m'aurait été facile, lors même que je l'aurais sollicité, de faire signer les requêtes que j'ai pré-

tées par Sir Hugh Allan, l'Hon. Isaac Buchanan, MM. Ogilvie, Henry Thomas, le maire de Kingston, H. M. Gault, T. Caverhill, et tant d'autres de toutes parts, qui ont honoré ces requêtes de leurs signatures, et se sont empressés de recommander ce projet à leurs correspondants. La forte recommandation que le Bureau de commerce de Montréal a donnée en faveur du projet de canal sur la rive nord du Saint-Laurent suffirait seule pour attirer toute l'attention de la législature sur cette question vitale pour le commerce.

Je comprends qu'il soit facile de faire de l'agitation dans le comté de Beauharnois en ce servant de cette question, et d'y arriver ensuite comme un libérateur. Mais personne ne pense ni à démolir, ni à fermer le canal de Beauharnois ; il resterait utile et même nécessaire avant cinq ans, lors même qu'un autre canal serait construit sur le côté nord. Car il suffit de comprendre l'importance du commerce de l'Ouest, de connaître qu'elle est l'immence quantité de produits que les Etats de l'Ouest ont à exporter, que cette production va en augmentant, et que la voie du Saint-Laurent est la route naturelle de ce commerce, la plus courte pour conduire ces produits aux marchés de l'Europe, pour comprendre qu'un se canal, s'il n'est pas pourvu d'écluses doubles, s'il n'est pas de grande capacité, et surtout s'il était dans une situation aussi désavantageuse que l'est celui de la rive sud, ne suffirait pas pour le passage des vaisseaux qu'il faudra employer pour le transport de ces immenses produits. M. Girouard n'est pas un économiste bien fort ni bien versé dans la statistique commerciale, s'il ne comprend pas cela. Le fait est que M. Girouard a des idées à lui tout seul. Ainsi il s'est imaginé de dire que M. Oscar Dunn, parce qu'il est rédacteur de la *Minerve*, ne devait point plaider, comme il l'a fait devant le public et le gouvernement, en faveur du canal de la rive nord. Ainsi encore, M. Girouard a trouvé dans un journal anglais de 1841, un rapport supposé d'une assemblée supposée de quelques citoyens favorables à la rive nord, et il a publié ce document, que lui seul depuis trente ans a pris au sérieux.

Le rapport des Commissaires de 1872 ne condamne pas la route du nord. et n'approuve pas la route du sud. La majorité qui a fait le rapport comprenait si bien qu'elle ne pouvait pas approuver la localisation du canal de Beauharnois, qu'après avoir cité les opinions diverses qui se rattachent à cette question, et comprenant que les choses seraient de nouveau placées sous la considération du gouvernement, elle ne donne pas d'opinion sur le local, et elle en fait la déclaration, laissant ainsi la question *ouverte*, après avoir signalé les autres canaux sur le St. Laurent sans cette remarque significative. Et c'était si bien le cas, et tellement la pensée de la majorité de la commission, que Sir Hugh Allan, président de la commission des canaux, a, le premier, placé son nom à une des requêtes signées à Montréal en faveur du canal sur la rive nord. Et M. Laidlaw, le commissaire qui a fait un rapport séparé, mentionne dans ce rapport le canal de Beauharnois comme le canal fait sur le mauvais côté du fleuve.

L'idée qu'un canal sur la rive nord serait fermé deux ou trois semaines plus longtemps que le canal sur la rive sud a été suggérée comme dernière ressource pour paillier le choix de la rive sud. La fausseté de cette idée a été prouvée par témoins, par personnes compétentes. Si le canal de Beauharnois répond d'une manière si parfaite aux besoins du commerce, comment se ferait il que depuis 1846 jusqu'en 1867 il ait perdu 174 jours de fonctionnement, en prenant pour point de comparaison le canal de Cornwall ?

En entamant la question de l'action de la législature sur les rapports de M. Killaly, M. Girouard aurait dû consulter les records parlementaires, il aurait appris une toute autre histoire. Il aurait appris, et sans doute à sa grande surprise, que la somme votée pour construire un canal destiné à éviter les rapides des Cascades, des Cèdres et du Côteau, avait été recommandée et votée pour construire un canal recommandé par M. Mills, sur la rive nord, et que la somme votée, £255,900, était basée sur un de ses estimés. Le changement de la desti-

nation de l'usage qui devait être fait de cet argent, est dû à la manipulation de toute cette affaire par M. Wakefield dans le parlement du Canada-Uni, et par ceux qui l'avaient envoyé ici dans le Bureau Colonial.

Il est probable que M. Girouard a vu qu'il était plus prudent pour sa cause de ne pas entamer la question au sérieux, c'est pour cela qu'il s'est contenté de jeter un peu de tout sur toute la chose.

Lorsque l'on considère les moyens mis de nouveau en œuvre pour tromper une seconde fois l'opinion publique sur la question du canal de Beauharnois et sur la valeur des faits que notre expérience nous a appris depuis que le canal est commencé, on peut se demander si ces moyens de fausses représentations d'autrefois que MM. Killaly & Cie, avaient exploités obtiendront encore le même résultat ; si la législature et l'exécutif seront trompés encore une fois ; si une nouvelle intrigue, qui n'est que la continuation de la première, réussira sous les auspices de ceux qui renouvellent aujourd'hui la mise en scène d'autrefois comme elle a réussi dans les mains de M. Wakefield. Comment les successeurs de M. Wakefield peuvent-ils espérer que l'exécutif et la législature oublieront ce qu'une expérience de trente ans, et une expérience qui nous a coûté un demi-milion, peut nous avoir appris ? Toute la force des choses, la valeur des faits est en faveur de la route nord, et contre la route sud.

La théorie du canal de Beauharnois est détruite par les faits, l'expérience, le manque de résultat. Le projet sur la route nord est appuyé par les faits, par les demandes du commerce. La ligne projetée ne peut pas être condamnée par aucun rapport passé, ni être comparée à aucune ligne antérieurement tracée, car cette ligne est nouvelle, n'a jamais été soumise à la considération publique avant l'automne dernier; tous les faits récents du départ de la glace dans la baie des Cascades, au Côteau Landing, bien avant le départ de la glace à l'extrémité ouest du canal du sud, l'abondance de l'eau, la profondeur des chenaux, tous ces faits suf

fisent pour le recommander. Les continuateurs de l'œuvre de M. Wakefield devraient comprendre que l'exécutif et la législature ne seront pas disposés à renouveler en 1873 ce qui a été fait en 1842. Ils ne continueront pas dans la fausse voie de ce temps. Ils ne chercheront pas à perpétuer cette erreur d'alors. Ils ne peuvent pas refuser au commerce la voie de communication qu'il a demandée d'une manière si unanime.

On a parlé beaucoup depuis déjà assez longtemps du creusage des rapides, et on a prétendu qu'on pouvait exécuter un creusage suffisant pour y faire descendre les vaisseaux tirant douze pieds d'eau. Il me semble qu'avant de penser à creuser les rapides nous devrions penser à l'effet que ce creusage pourrait produire sur les petits lacs qui se trouvent en haut de ces rapides.

C'est un fait reconnu et admis que le fleuve St. Laurent, depuis Montréal à Prescott, ne donne plus, depuis quelques années, une profondeur aussi grande qu'autrefois. On s'est efforcé d'expliquer par des causes naturelles cette décroissance de l'eau. Sans contester le fait que cette diminution dans la profondeur de l'eau peut être due pour une certaine partie à des causes naturelles, je crois qu'on peut l'attribuer surtout à une autre cause ; et je me crois justifié dans cette théorie par le fait que le lac St. Pierre qui devient le réservoir naturel de l'eau qui coule de l'ouest, comme de l'Ottawa, n'a rien perdu de son épaisseur d'eau, en proportion de la diminution que l'on remarque sur le St. Laurent à l'ouest de Montréal. Les travaux de creusage dans les rapides, en facilitant l'écoulement de l'eau, en plus fort volume, des réservoirs en haut des rapides, ont eu pour résultat de faire baisser ces réservoirs, et d'accumuler cette eau dans leur réservoir inférieur, le lac St. Pierre. Cette diminution a dû commencer à se faire remarquer depuis le travail de MM. Raaslof et Maillefert, et continuera à augmenter avec le temps, si la quantité de pluie et de neige, qui tombe dans la partie ouest de la vallée du St. Laurent et de ses tributaires, n'augmente

pas, car le travail de déchargement de ces bassins supérieurs au lac St. Pierre, est permanent, et produirait un effet plus marqué et en augmentant si de nouveaux travaux de creusage se faisaient dans les rapides. La prudence et la force de ces faits semblent nous indiquer que notre devoir est de construire nos canaux pour la navigation de montée comme de descente vis à-vis des rapides, de ne rien faire pour augmenter les moyens d'écoulemeut de l'eau des petits lacs, et causer par là même une décroissance de leur profondeur d'eau, afin de la conserver pour la navigation de ces lacs et de garder pour nos canaux la profondeur d'eau dont nous avons besoin.

J'ai toujours compris, et je pense que je suis bien fondé à croire que le gouvernement et la législature n'hésiteront pas à faire généreusement les dépenses nécessaires pour doter le pays d'un système de canaux qui ne laissent rien à désirer. Nos efforts doivent tendre à amener sur nos marchés le grand commerce de l'ouest. Le Saint Laurent nous offre la voie la plus courte, la plus facile, pour commander ce grand commerce, si nous savons en tirer tout le parti possible. Mais notre système de canaux ne peut pas être aussi parfait qu'il est nécessaire qu'il le soit, si nous ne choisissons pas les meilleurs ports, la plus grande profondeur d'eau, les meilleurs chenaux, les endroits les plus favorables pour y construire nos canaux. Si les entrées de nos canaux sont entourées de récifs, de difficultés, si elles sont telles qu'elles deviennent une source de dangers pour les vaisseaux qui doivent s'en servir ; si les chenaux qui y conduisent sont étroits, tortueux et surtout tels que deux vaisseaux ne puissent pas s'y rencontrer, l'expérience nous apprendra bientôt que notre système de canaux ne commandera pas la confiance des navigateurs, que les taux d'assurance augmenteront au lieu de diminuer, que le trajet sera retardé, que le coût du fret sera plus élevé, que toutes nos espérances d'entrainer sur nos marchés le commerce que nous nous préparons à recevoir se trouveront peu à peu détruites et ruinées. Il suffit qu'une

seule section importante de nos canaux ne réponde pas à l'attente du commerce, à l'efficacité des autres sections, pour jeter du discrédit sur le tout.

Le spéculateur sera en état de faire un état comparatif du coût du frêt, des taux d'assurance, de la durée du trajet du port de départ au marché où il désire vendre, des dangers et des retards de la navigation de chaque route, et agira dans son intérêt. Il choisira la route qui lui fournira les meilleurs moyens, les plus prompts et les plus sûrs, pour se rendre au marché. Dans une question de ce genre nous ne devons pas autant chercher à faire de l'économie qu'à obtenir le meilleur canal, les meilleurs ports, les meilleurs chenaux de navigation, la plus grande profondeur d'eau, la navigation la plus sûre. Si l'erreur de 1842 a été si fatale, en continuant dans la même voie nous ne ferions qu'aggraver la faute du passé, et nous exposer à des conséquences plus sérieuses pour le présent et surtout pour l'avenir. Le canal de Beauharnois est loin d'être ce qui avait été promis, il a été par le passé et il resterait pour l'avenir la partie de nos canaux la moins propre à recommander la route du St. Laurent, celle qui la discréditerait dans l'opinion du public commercial.

Chambre des Communes,
Mai 1873.

J. P. LANTIER.

APPENDICE.

Paul Leroux, commerçant, résidant au village des Cascades, paroisse de Vaudreuil, étant assermenté, dépose et dit :

1o. Qu'il a pris communication des écrits contenus dans la *Minerve* du dix-neuf mars courant, ayant rapport au canal de Beauharnois et au projet d'en ouvrir un autre sur la rive nord, faisant voir qu'en construisant un nouveau canal du côté nord la navigation se trouverait retardée de quinze jours plus tard que du côté sud.

2o. Que c'est son opinion que quand bien même le canal de Beauharnois serait élargi et creusé, cela aura toujours pour effet de retarder la navigation du côté sud ; un canal du côté nord offrant plus d'avantage que l'autre pour l'expédition des transports.

3o. Que la navigation fut souvent retardée par le canal de Beauharnois et l'est tous les ans, à cause de la glace qui séjourne très-longtemps à la tête de ce canal, tandis que du côté nord cette difficulté ne s'est pas fait sentir autant, car il est arrivé que ne pouvant communiquer par le côté sud du fleuve, on a eu recours à la rive nord, qui est moins gênée par les glaces. Mettant en fait qu'après la confection du dit canal de Beauharnois, les passagers venant de l'ouest ne pouvant passer par ce canal, furent obligés de prendre la rive nord du Côteau aux Cascades en voiture pour prendre à ce dernier endroit le bateau à vapeur pour se rendre à Montréal, et ce, parce qu'alors le canal de Beauharnois était gêné par la glace à Valleyfield, difficulté qui s'est fait sentir une dizaine de jours un printemps et qui n'aurait pas existé si le canal eut été fait du côté nord du fleuve.

4o. Que le plus mauvais tracé que l'on puisse offrir du côté nord du fleuve offre plus d'avantage au public que le canal de Beauharnois.

5o. Que quand même l'on creuserait à la tête du canal actuel à Valleyfield, cela ne permettra pas aux vaisseaux de passer plus tôt dans le canal de Beauharnois—ces travaux ne pouvant pas faire disparaitre la glace à cette tête de canal qui se trouve dans une eau morte, tandis que si le canal était fait du côté nord, cette difficulé ne se ferait pas sentir, vu qu'il ne reste pas de glace à ce dernier endroit, même à la fin de l'hivér, et qu'aux Cascades un chenal bien large se forme de bonne heure le printemps, plus tôt même qu'à l'entrée et la sortie du canal actuel au sud.

6o. Qu'il n'est pas facile d'aborder à la tête du canal avec les vaisseaux en descendant, parce que à cet endroit le fleuve n'est pas profond et que souvent il est arrivé des accidents que plusieurs n'ont pu observer—les frais de creuser au dit endroit seraient considérables.

7o. Que le chenal à la tête de ce canal n'est pas ouvert au vingt-cinq avril, mais au contraire il s'ouvre beaucoup plus tard à cause de la glace qui prend du temps à disparaître pour les raisons déjà données ci-dessus, difficulté qui n'existerait pas si le canal se faisait au nord du fleuve et par conséquent rendrait la navigation plus expéditive qu'elle ne l'est maintenant.

8o. Que dans le chenal qui arrive aux Cascades il se trouve une épaisseur d'eau de plus de dix huit pieds, large de trois à quatre cents pieds et n'étant pas tortueux comme le prétendent quelques-uns

9o. Qu'il (dit déposant) réside aux Cascades, paroisse de Vaudreuil, depuis environ quarante ans, qu'il connait parfaitement cet endroit et qu'il n'y a pas là ni dans les environs d'endroits que l'on appelle Pointe à la Glace comme on l'a dit, qu'il y a des battures qui ne portent aucun obstacle vu la grande largeur du chenal qu' il vient de mentionner qui

permettront aux vaisseaux d'arriver facilement au canal projeté s'il est ouvert. Et le déposant après lecture faite a signé.

PAUL LEROUX.

Assermenté devant moi à Vaudreuil ce 20 Mars 1873.

F. D. N. BASTIEN,
Com. C S.

Paroisse de St. Zotique,
2 Avril 1873.

Nous les soussignés Joseph Asselin et François Prieur, depuis près de quarante années, et Joseph Rinfret, depuis vingt ans, pilotes employés par les propriétaires des vaisseaux à vapeur de la malle royale, et par les autres compagnies de bateaux à vapeur et à voiles, depuis Kingston à Montréal, ayant pris connaissance de la question de l'élargissement des canaux du St. Laurent, sommes prêts de déclarer sous serment, si c'est nécessaire, que nous connaissons la navigation du St. Laurent, depuis Kingston à Montréal sur les lacs ou dans les rapides, tout aussi bien que tous autres pilotes employés par les diverses compagnies qui y font parcourir leurs nombreux vaisseaux à vapeur où à voiles. Nous connaissons tous les chenaux et toutes les battures, ainsi que la profondeur des eaux sur les lacs St. François et St. Louis, et nous n'hésitons pas à dire que les chenaux du côté nord de ces deux lacs sont les meilleurs et les plus profonds, et que nous pouvons sans difficulté guider et piloter par ces chenaux, tout vaisseau à voile ou à vapeur *avec un tirant de quinze pieds* de Cornwall à Côteau Landing, sur le lac St. François, et aussi des Cascades sur le lac St. Louis, par le chenal du nord, jusqu'à sa rencontre avec celui du sud, venant de Beauharnois, *avec des vaisseaux d'un tirant de plus de quinze pieds.* Le chenal du sud, sur le lac St. François, n'offre par les mêmes avantages. L'entrée du canal de Beauharnois, depuis près d'un mille en haut de la Pointe à Cartier, présente de grandes

difficultés, même pour les vaisseaux avec un tirant de huit pieds et demi dans les eaux hautes ; le lit du fleuve à cet endroit étant de roc vif, où il est impossible de jeter l'ancre—aussi dans les grands vents qui s'y font sentir en y causant de plus grosses vagues plutôt là qu'ailleurs, et le chenal depuis la Grosse Pointe à l'entrée du canal, étant trop étroit et tortueux, d'où vient son nom de Rapide Croche. Il est à notre connaissance que beaucoup de vaisseaux y ont fait naufrage. Et il nous est arrivé à nous-mêmes, dans nos rencontres avec d'autres vaisseaux, d'endommager ceux que nous avions en charge, comme ceux que nous avions à rencontrer. Le pied du canal de Beauharnois est aussi très-impropre à la navigation, surtout dans les vents du Nord-Est. Les deux extrémités de ce canal n'offrant aucun hâvre ni place de mouillage, pour la sûreté des vaisseaux, tandis que nous affirmons qu'il s'en trouve de bons du côté nord, à Côteau Landing et aux Cascades.

Nous déclarons de plus que la navigation, l'automne, par le canal de Beauharnois, se trouve arrêtée plus à bonne heure par l'amas des glaces qui s'y forment dans la Baie depuis la Grosse Pointe à son entrée, et aussi par celles qui y sont poussées par les vents du nord, et de l'ouest, très fréquents à cette saison de l'année, tandis que les canaux de Lachine et de Cornwall sont libres de glaces pour encore près de quinze jours.

Souvent aussi il arrive que le printemps, des vaisseaux avec leur cargaison, se rendent de bonne heure à Beauharnois par le canal de Cornwall, et sont forcés de s'arrêter à la Grosse Pointe, et d'y rester mouillés plusieurs jours, même des semaines, faute de pouvoir parvenir à l'entrée du canal par l'amas et l'épaisseur des glaces encore trop solides ; et, qu'il faut que ces vaisseaux attendent que les glaces se fondent au soleil, ou disparaissent par des moyens artificiels.

Nous affirmons positivement, sans crainte de contradiction par un pilote expérimenté que dans la supposition qu'il serait

recommandé au gouvernement, de creuser un nouveau canal comme on nous en a informé, près de l'isle aux Chats, c'est-à dire entre cette Isle et le grand pilier du *Phare Rouge*, que ce chenal serait encore plus dangereux que le chenal actuel, par les forts courants qui jettent au large, et que les remorqueurs, trainant une longue suite de vaisseaux, y seront plus en danger d'être entraînés dans les Rapides qui sont là très dangereux.

Nous ne connaissons point aux Cascades de pointe aux glaces. Par le gonflement des eaux sur l'Ottawa, à la première fonte des neiges, les glaces depuis Vaudreuil aux Cascades sont emportées et disparaissent en cet endroit aussi tôt là que partout ailleurs, et nous pouvons encore dire que le chenal aux Cascades est ouvert à la navigation beaucoup plus à bonne heure qu'il peut l'être à la tête du canal de Beauharnois,—et encore l'an dernier, à la fin du mois d'avril, nous sommes débarqués des cajeux de MM. Calvin et Breek, en bateau jusqu'aux Cascades par le chenal du nord—ne pouvant nous rendre à Beauharnois.

Sa
JOSEPH x ASSELIN.
marque
Sa
FRANÇOIS x PRIEUR.
marque
Sa
JOSEPH x RINFRET.
marque.

Signé en présence de C. O. Pease, Préfet du comté de Soulanges.

LISTE DES VAISSEAUX QUI ONT PÉRI A LA TÊTE DU CANAL DE BEAUHARNOIS.

1 Le *Magnet*.—Une voie d'eau, ayant touché un *Boulder*.
2 Un Schooner, avec charge de jambons.
3 Un do appartenant à Charles Plumbs, Prescott.
4 Une barge à blé, chargée.
5 do do do
6 do do do
7 Chaland, 125 cordes de bois. Dr. Masson.
8 Barge—à B. W. Brydges.
9 do —J. Bte Elie.
10 do — do
11 do —Godfroi Latreille.—Bois de corde, Ste. Anne.
12 Chaland.—Olivier Caza do do
13 Une barge.—Joseph Bertrand.
14 do —Frs. Décarie.
15 do —Isaïe Sauvé.
16 Un propulseur, échoué et une voie d'eau.

Montréal, le 15 Mai 1873.

A J. P. LANTIER, ÉCR., M. P., OTTAWA.

Monsieur,

A la demande de personnes qui s'intéressent au projet d'un nouveau canal sur la rive Nord du St. Laurent, je prends la liberté de porter à votre connaissance les faits suivants.

J'ai voyagé entre Lachine et les Cascades, comme capitaine de steamboat, depuis 1846 jusqu'à 1851 inclusivement. Durant cette période, la navigation a été ouverte, chaque année, vers le milieu du mois d'Avril, du 15 au 25. La batture du *Brideloup* sur laquelle la glace s'accumule est absolument en dehors du chenal et cette glace n'est aucunement un obstacle à la navigation.

J'ai voyagé aussi entre Montréal et les ports du Haut-Ca-

nada depuis 1852 jusqu'à 1868, et durant cette période, le canal de Beauharnois n'a été ouvert à la navigation, généralement, qu'entre le 1er et le 5 de Mai chaque année, par suite du séjour prolongé des glaces à Ste. Cécile.

Je crois que la construction d'un canal sur la rive Nord donnerait de dix à quinze jours de plus chaque année à la navigation entre le lac St. François et le lac St. Louis.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHARLES B. DEWITT.

Isle Perrot, 10 Mai 1873.

Monsieur,

Touchant la question de l'élargissement du canal de Beauharnois, et le projet d'en construire un nouveau depuis la Baie des Cascades à Côteau Landing, je n'hésite pas à dire qu'un nouveau Canal au Nord des Rapides du Côteau serait de beaucoup plus avantageux dans l'intérêt du Commerce de la Puissance que le présent Canal de Beauharnois.

Depuis plus de trente années, je demeure dans l'Isle Perrot, comme vous le savez, et tous les printemps nous avons grande hâte de voir la débâcle des glaces. J'ai toujours remarqué que la Baie des Cascades, et le chenal du nord, depuis cette Baie à l'Isle Perrot, étaient libres de glaces, chaque printemps, de beaucoup plus à bonne heure que le chenal du sud venant de Beauharnois. Les glaces, aux Cascades, partent bien avant celles du Lac St. François, y laissant la navigation libre tandis qu'elle est encore close à Beauharnois.

Je n'ai, comme vous le savez bien, aucun intérêt personnel ni de localité à servir dans cette question d'un canal au Sud ou au Nord des Rapides. J'ai toujours approuvé tout ce que vous et d'autres ont dit sur les avantages d'un nouveau Canal depuis les Cascades à Côteau Landing, et dans l'intérêt de la justice et de la vérité, je vous fais cette déclaration, dans

la confiance que notre gouvernement ne tombera pas dans une seconde erreur plus funeste que la première qui fut commise, dans la construction du Canal de Beauharnois.

Avec mes bons souhaits,

Je suis, Monsieur,

Votre &c,.

B. RICARD, Ptre.

Fonctionnement comparé des Canaux de Beauharnois et de Cornwall de 1846 a 1866.

	BEAUHARNOIS.			CORNWALL.		
Années.	Ouvert	Fermé	Jours	Ouvert	Fermé	Jours
1846.....	Avril 16	Nov.. 29	228	Avril 20	Déc. 2	227
1847.....	Mai 5	" 28	209	Mai 1	" 4	218
1848.....	Avril 12	" 30	233	Avril 7	" 9	237
1849.....	" 19	" 8	234	" 7	" 6	244
1850.....	" 26	" 4	223	" 20	" 7	232
1851.....	" 25	" 25	215	" 25	" 12	232
1852.....	Mai 2	Déc. 13	226	Mai 1	" 16	230
1853.....	Avril 29	Nov. 24	209	Avril 29	" 14	230
1854.....	Mai 1	Déc. 2	216	" 30	" 10	225
1855.....	" 1	Nov. 28	212	" 30	" 18	223
1856.....	" 1	Déc. 1	215	" 28	" 6	223
1857.....	" 2	Nov. 26	209	Mai 1	" 12	226
1858.....	Avril 26	" 26	215	Avril 26	" 7	226
1859.....	" 19	" 29	225	" 20	" 7	232
1860.....	" 14	Déc. 3	229	" 21	" 10	234
1861.....	" 24	" 3	224	" 24	" 12	233
1862.....	" 30	Nov. 30	215	Mai 1	" 12	226
1863.....	Mai 2	Déc. 4	217	" 4	" 12	222
1864.....	" 24	" 3	224	Avril 27	" 10	227
1865.....	" 25	" 7	227	" 26	" 13	231
1866.	" 30	" 8	223	" 30	" 13	227
			4628			4805
						4628
					Différence en moins.....Jour	177

(TRADUCTION.)

Ottawa, 13 mai 1873.

Cher Monsieur,

En réponse aux questions qui me sont posées au sujet du canal de la rive nord, j'ai l'honneur de vous transmettre ce qui suit :

1o. J'ai navigué sur le lac St. Louis, entre Lachine et les Cascades, et entre Lachine et l'entrée est du canal de Beauharnois et autres endroits sur le lac St. Louis, d'abord en 1842, et ensuite de 1845 à 1853 inclusivement. J'étais commandant de steamboat. L'ouverture et la fermeture des différents ports variaient suivant la sévérité ou la douceur du climat au printemps et à l'automne. En 1846, j'ai commencé à naviguer entre Lachine et les Cascades vers le milieu du mois d'Avril, et j'aurais pu commencer plus tôt si nos vaisseaux avaient été prêts, et en 1849 j'ai fait le service jusqu'au 17 décembre.

2o. Durant cet espace de temps, je n'ai jamais constaté de retard dans l'ouverture de la navigation.

3o. La glace s'arrête sur une batture aux Cascades jusqu'à ce que *l'eau du nord* (de l'Ottawa) la soulève et la déloge ; mais cette glace n'a jamais obstrué le chenal après le jour où je pouvais aborder à Lachine en venant de Châteauguay où étaient nos vaisseaux. Cette batture n'a rien à voir avec le chenal, qui est large et profond.

4o. Il m'est arrivé plusieurs fois de transporter les malles aux Cascades avec mon steamboat le printemps, avant que le canal de Beauharnois fût libre de glaces.

5o. Je considère la baie des Cascades comme un port très-sûr, de même que le chenal qui y conduit. Les montagnes de glaces en cet endroit me paraissent une simple fable.

6o. Je connais l'ouverture de la rivière Chamberry dans la

baie des Cascades, et je ne pense pas que la glace puisse y faire de dommages. La preuve en est que le vieux canal des Cascades, bien qu'abandonné, et ses écluses, pour ainsi dire sans liens, subsistent encore. Le fait est que je n'ai jamais entendu parler de dommages causés par la glace dans la baie des Cascades.

7o. L'ouverture d'un canal construit à cet endroit ne serait pas retardé par le séjour des glaces.

8o. J'ai commandé un steamboat entre Cornwall et Montréal depuis 1852 jusqu'à 1859, presque sans interruption, et ensuite jusqu'à 1867 inclusivement entre Ogdensburgh, Prescott et Montréal. J'ai toujours remarqué que la glace à l'entrée ouest du canal de Beauharnois retarde à partir. J'attribue ce fait à la construction d'une digue entre l'ile et la terre ferme ; car là où il y avait un fort courant les eaux sont aujourd'hui dormantes, où, comme on sait, la glace devient bien plus épaisse. A l'entrée est, la glace, suivant mes observations, part en même temps qu'aux Cascades, mais si l'on n'ouvrait le canal pour faire un grand courant, le canal ne pourrait servir à la navigation que très tard dans le mois de mai. J'ai vu la glace si solide à Valleyfield, que des voitures traversaient de l'Ile aux Chats à la terre ferme alors que des steamboats attendaient plus loin qu'un fort vent de l'ouest vint la déloger ; j'ai vu des gens couper cette glace avec des scies pour créer un passage aux vaisseaux jusqu'au lac St. François. Ce fait n'aurait pas lieu si un canal était construit du côté nord.

Après une expérience de trente ans, je crois fermement que le meilleur endroit pour construire un canal est la rive nord du St Laurent ; la saison de la navigation serait ainsi prolongée, je n'en ai aucun doute, d'au moins deux semaines.

Tout à vous,

J. H. DEWITT.

y
al
si
a-
ns

it

t-
et
s-
n-
t-
la
ux
e-
nt
is
le
te
es
rs
le
ce
u
it

ne
rd
n-